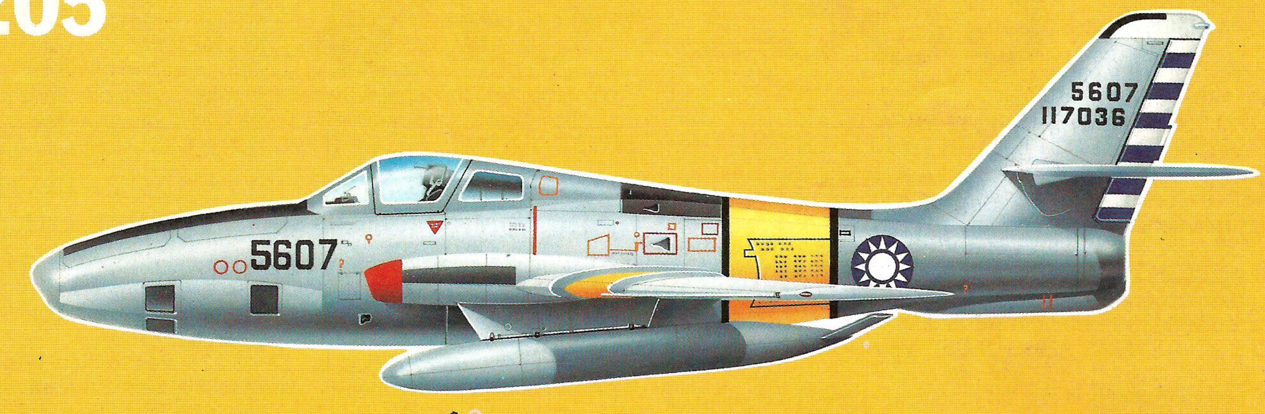
Enciclopedia Ilustrada de la AVIACION

205 175 PTAS



China 1945-1985 ■ de Havilland Dragon
Escuadrones de la RAF ■ Syrianair y Ariana

Editorial Delta, S.A.

La guerra fría

China 1945-1985

En 1945, la noción de China como entidad era poco más que una conveniencia cartográfica, pero al cabo de unos pocos años el país se unificó tras una sangrienta guerra civil. Aunque el poder aéreo fue parte importante en el proceso, esta nación mantiene una fuerza aérea bien organizada pero equipada por debajo de sus necesidades.

El fin de la II Guerra Mundial dejó en China dos grandes facciones políticas opuestas. En 1912 había abdicado el último de los emperadores Manchúes y, tras un período de inestabilidad, se hizo con el control de la situación el Partido Nacionalista o Kuomintang (KMT). El Partido Comunista Chino se había formado en 1921, y en 1927, bajo la égida de Mao Tse-tung, se rebeló contra el gobierno nacionalista. El 1 de agosto de 1927 se desató en China una guerra civil.

Chiang Kai-shek, presidente del KMT, intentó crear una fuerza aérea coherente con la ayuda de varias misiones enviadas por Estados Unidos (1932), Italia (1935) y la Unión Soviética (1937). Pero las tácticas guerrilleras de Mao no propiciaban el empleo del poder aéreo contra ellas, de manera que China se encontró mal preparada para resistir la invasión japonesa de 1937. Los japoneses ocuparon en la práctica Manchuria y la extensa faja costera del país. En setiembre de 1937 el Partido Comunista se alió nominalmente con el KMT para combatir al enemigo común.

En 1940 los japoneses habían creado dos fuerzas aéreas en China: la Fuerza Aérea de Cochinchina se formó ese mismo año, en tanto que la Fuerza Aérea del Manchukuo había sido constituida en Manchuria ya en 1938. Ambas estaban equipadas con aviones japoneses de segunda fila.

A raíz de la invasión japonesa, Chiang Kai-shek había invitado a un mayor retirado del USAAC, Claire L. Chennault, a reorganizar la fuerza aérea gubernamental; ello comenzó en 1941, con 90 cazas Curtiss P-40B y un Grupo de Voluntarios Americanos (GVA). Desprovista de sus puertos de mar, China dependía de los suministros enviados por tierra desde la India y Birmania. El GVA fue absorbido por la USAAF en julio de 1942, se convirtió en el 23.° Group de Caza de la 14.ª Fuerza Aérea y Estados Unidos erigió varios aeródromos principales en China Occidental para albergar bombarderos Boeing B-29 y los transportes Curtiss C-46 y Douglas C-47 compartidos por los chinos y la USAAF, algunos de los cuales fueron transferidos a los primeros al acabar la guerra.

La Unión Soviética liberó Manchuria en setiembre de 1945 y cuando se retiró dejó armas capturadas a los japoneses, incluido un puñado de aviones, en manos del Partido Comunista, que en mayo de 1946 había constituido el Ejército de Liberación Popular (ELP). La Fuerza Aérea Nacionalista estaba equipada con aviones heredados de los norteamericanos y con algunos tomados a los japoneses, principalmente entrenadores Tachikawa Ki-55. Inmediatamente tras la rendición nipona, EE UU transportó por vía aérea alrededor de medio millón de hombres del KMT para impedir que los comunistas se hicieran con el control del norte del país y el 30 de setiembre de 1945 los infantes de marina del III Cuerpo Anfibio desembarcaron en Tientsin. Sus cinco regimientos de infantería y dos de artillería estaban apoyados por los Vought F4U Corsair de los Grupos Aéreos de los Marines n.os 12 y 24 (con base en Pequín), los F4U del 32.° GAM (en Tsangkon, cerca de Tientsin) y los Douglas R4D del 25.° GAM (en Tsingtao, Pequín). Los *marines* enviados en apoyo del gobierno nacionalista apenas si utilizaron sus aviones, básicamente en misiones de suministro, y regresaron a EE UU en junio de 1946. La guerra civil china, como la mayoría de ellas, no tenía una línea de frente definida y el ELP mantuvo la iniciativa, golpeando cuando y donde le convenía. En 1945 los combates se centraban en las provincias de Honan y Shantung, con las fuerzas del KMT confinadas en los núcleos urbanos. En 1946 la lucha se extendió a Manchuria, y en 1947 a las provincias de Kiangsu y Anhwei. Por enton-



La Fuerza Aérea nacionalista dejó gran parte de sus P-47 en el continente, una vez se hubo disuelto el 11.° Grupo de Caza en 1947. En 1949 se requiparon dos alas con aviones F-47D, algunos de los cuales aparecen en esta fotografía tomada en Formosa a principios de los años cincuenta. El avión en segundo plano es un C-124 de la USAF (foto US Air Force).

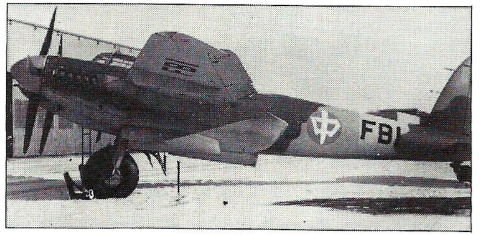


En la inmediata posguerra, la fuerza aérea del Ejército de Liberación Popular de China utilizó entrenadores Tachikawa Ki-55 de fabricación japonesa. De este tipo se construyeron 1 300 unidades durante la guerra y muchas de ellas fueron suministradas por Japón a sus naciones satélites; entre ellas se hallaba el Manchukuo, que más tarde fue absorbido por China.

ces era evidente que las fuerzas comunistas ganaban poderío e influencia, a pesar de no contar con apoyo aéreo. La Fuerza Aérea Nacionalista empleaba una gama de aviones que comprendía un grupo (ala) de 40 Republic F-47D, tres grupos de 150 North American F-51C y D, un grupo de 40 North American B-25C, un grupo de 40 Consolidated B-24J y dos grupos de 70 transportes C-46 y C-47. Éstos fueron complementados en 1948 por 250 de Havilland Mosquito FB.Mk 26 canadienses y cierto número de entrenadores estadounidenses; sin embargo, el mayor énfasis se ponía en el aprovisionamiento.

Chennault permaneció en China tras la II Guerra Mundial y junto con Whiting Williams fundó la organización CAT (Transporte Aéreo de la Administración de Rehabilitación y Auxilio a la China Nacionalista) con quince C-46 y cuatro C-47. Su cuartel general cambió siguiendo los avatares de la guerra, pero a principios de 1948 CAT transportaba un millón de toneladas mensuales. La Unión Soviética estableció una escuela de vuelo para el ELP (aunque sin aviones de combate), de manera que las únicas preocupaciones de CAT eran de falta de carburante o concernientes al entretenimiento de sus aeronaves.

El ELP mantuvo su ofensiva en 1948, y el 21 de enero de 1949 Mao entró en Pequín. El 11 de mayo los Supermarine Spitfire Mk 18 del 28.º Squadron de la RAF se trasladaron de Malasia a Hong Kong. Miles de hombres del KMT se retiraron a Birmania y a las islas próximas, y Chiang estableció su sede de gobierno en Formosa (Taiwan) en diciembre de 1949, tras haberse llevado con él unos 200 aviones, incluidos 100 Mustang y otros modelos. Estados Unidos le entregó otros dos escuadrones de F-47D Thunderbolt. La República Popular China, fundada el 1 de octubre de 1949, capturó 134 aviones, incluidos algunos F-51D que más tarde utilizó brevemente en Corea. La Unión Soviética reacondicionó dos antiguas factorías aeronáuticas japonesas en Mukden (Shenyang) y Harbin (Pinkiang), pero la flota de 73 aviones C-46 de CAT evitó la captura trasladándose a Hong Kong.



En 1948, Canadá suministró a los chinos nacionalistas 250 de Havilland Mosquito FB.Mk 26. Los Mosquito fueron aviones impopulares en China: la mayoría de ellos fueron desguazados y posiblemente ninguno llegó a ser evacuado a Taiwan. El de la fotografía aparece en el momento de su entrega a los chinos.



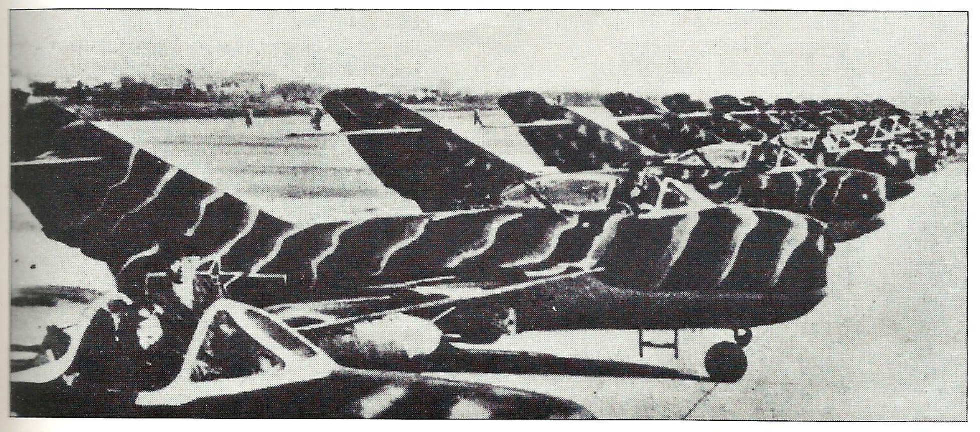
El Grupo de Voluntarios Americanos, mandado por Claire Chennault, había utilizado aviones C-46 en China durante la guerra contra Japón. Muchos de ellos quedaron en manos de los chinos al acabar la guerra y fueron empleados por ambos bandos. Los de la fotografía fueron captados en 1949, en Formosa.

En junio de 1950 los norcoreanos cruzaron el Paralelo 38 y avanzaron sobre Corea del Sur. Estados Unidos se enzarzó en el conflicto, pero las tropas aliadas occidentales quedaron confinadas en el área de Pusan hasta que se produjeron la contraofensiva y los desembarcos en Inchón. En octubre las tropas de la ONU habían alcanzado el río Yalú, fronterizo con China, pero 200 000 soldados chinos entraron en Corea del Norte y el 26 de octubre atacaron unidades surcoreanas. A principios de enero de 1951 el Ejército Voluntario Popular Chino (EVPC) había recapturado Seúl, la capital surcoreana.

Operaciones desde China

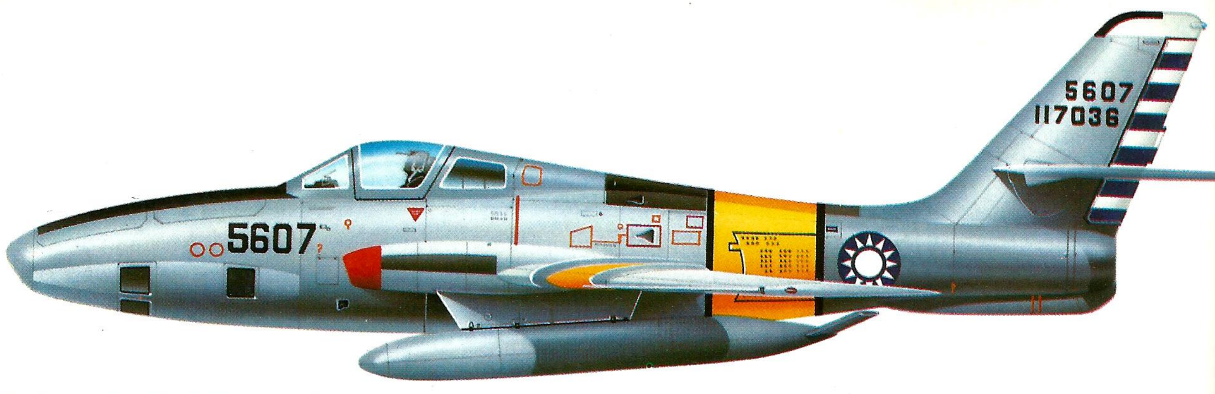
La guerra de Corea iba a jugar un papel importante en el desarrollo de la Fuerza Aérea de las Fuerzas Armadas Populares de China (FAFAPC). En 1950, la FAFAPC tenía unos 150 aviones, comprendidos F-51D, B-25C, C-46, C-47, Lavochkin La-11 y Yakovlev Yak-9. En febrero los soviéticos aceptaron transferir a los chinos cazas a reacción Mikoyan-Gurevich MiG-15, cuyas primeras entregas tuvieron lugar en marzo. El uso de los MiG sorprendió a los occidentales, pero su superioridad técnica fue contrarrestada por la veteranía de los pilotos de los North American F-86 Sabre estadounidenses. El rápido desarrollo de las Fuerzas Armadas chinas es destacable. Salida de una reciente guerra civil, China se embarcó rápidamente en dos importantes aventuras militares: en Corea y en el Tibet. Inicialmente, los MiG-15 fueron tripulados por pilotos chinos y soviéticos desde el santuario de China, con bases principales en Antung, Fencheng, Takushan y Tatunkou. La FAFAPC estaba organizada como la Fuerza Aérea de la URSS, en base a divisiones aéreas de tres regimientos, cada uno de ellos con tres escuadrones. En julio de 1951, el arsenal de la FAFAPC consistía exclusivamente en modelos de fabricación soviética, aproximadamente unos 445 MiG-15, 250 Ilyushin Il-10 y 235 La-9, La-11 y Tupolev Tu-2. Los norcoreanos comenzaron a pilotar los MiG-15 a finales de 1951, desde Sinuiji. Corea del Norte estaba dentro del alcance de las dos terceras partes de los aviones chinos, pero la mayoría de ellos estaban destinados a la defensa aérea de su país. Algunos vetustos biplanos Polikarpov Po-2 y monoplanos Ilyushin Il-10 fueron utilizados en intrusiones nocturnas, principalmente contra aeródromos, pero los chinos no emplearon casi sus aviones en acciones de apoyo cercano, aparentemente por falta de la suficiente organización para realizar este tipo de exigentes misiones. Cuando la guerra concluyó en 1953, las fuerzas comunistas habían perdido 838 MiG-15 (792 de ellos en combate aéreo), contra más de 1 300 cazas y cazabombarderos de la ONU destruidos, incluidos 78 F-86 Sabre.

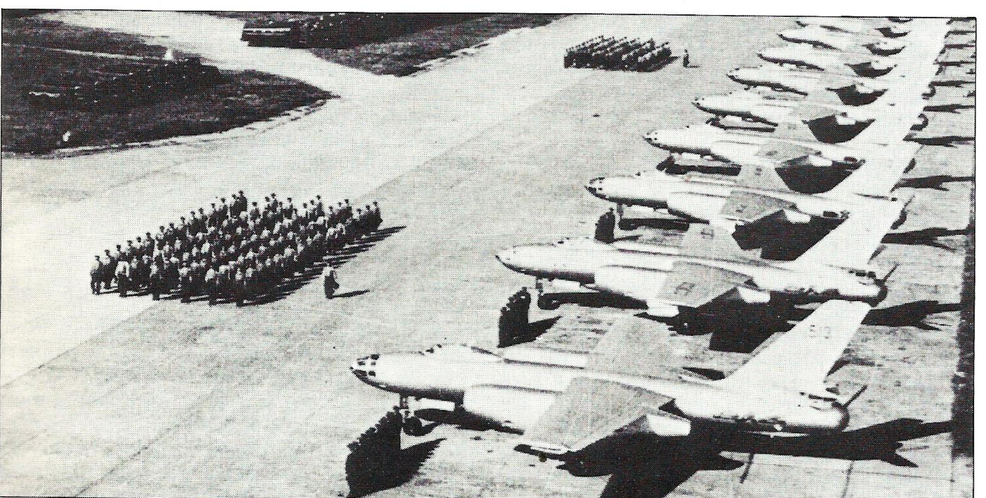
China mantenía un derecho territorial sobre el Tibet y ocupó ese montañoso país casi sin oposición; en mayo de 1951, el Tibet se había convertido en otra provincia china.



Estos MiG-17 con un esquema mimético tritono fueron fotografiados en un aeródromo de la provincia de Shenyang a comienzos de los años cincuenta. El MiG-17 entró en servicio con el ELP en 1955 y, producido bajo licencia como J-5, fue la columna vertebral de las unidades de caza hasta los setenta.

Uno más de los aviones estadounidenses suministrados a los nacionalistas, este Republic RF-84F Thunderflash servía en el Escuadrón de Reconocimiento Táctico a principios de los años sesenta. Este modelo se mantuvo operacional hasta 1965.





Una unidad de bombarderos Ilyushin Il-28. Alrededor de 500 aviones Il-28, cuya denominación oficial china era B-5, constituyeron el núcleo potencial de bombardeo chino durante 30 años, tanto en las filas de la Fuerza Aérea como en las de la Armada.

Pero no todos los tibetanos dieron por buena la situación; las tribus Khamba mantuvieron una seria resistencia y las bolsas de rebeldes comenzaron a ser atacadas por los Ilyushin de la FAFAPC a finales de 1951.

Pero el poder aéreo jugó un papel secundario, aunque ambos bandos dependieron en gran parte del suministro por vía aérea. Aunque el Tibet no tenía fuerza aérea, la CIA reclutó tribeños khamba, los entrenó secretamente en EE.UU. y los devolvió a la región en aviones Lockheed C-130 vía Taiwan y Chiang Mai (Tailandia). Para abastecerlos, la CIA utilizó los C-46 y C-47 de Chennault, bajo la identidad de Civil Air Transport (CAT), estacionados en la isla de Formosa.

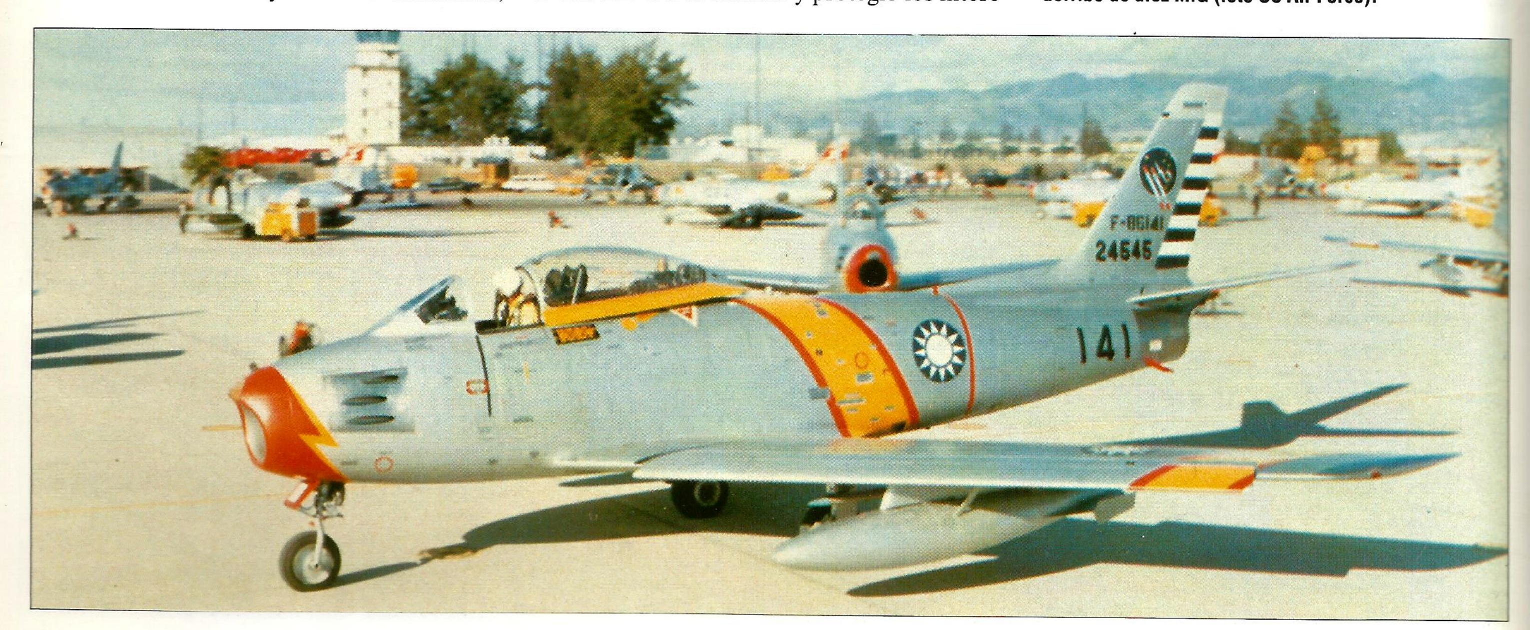
A partir de 1956 se produjeron importantes revueltas, pero en marzo de 1959 el líder nacional tibetano, el Dalai Lama, se exilió a la India. En mayo de 1960 la CIA apoyaba a 14 000 tibetanos desde bases en Okinawa, Taiwan, Tailandia y Laos. Las bajas tibetanas en nueve años de guerra se estiman en unas 99 000, pero a pesar de posteriores intentos de la CIA por mantener una fuerza de combate operacional a través de otra tapadera, todo apoyo fue retirado en 1970.

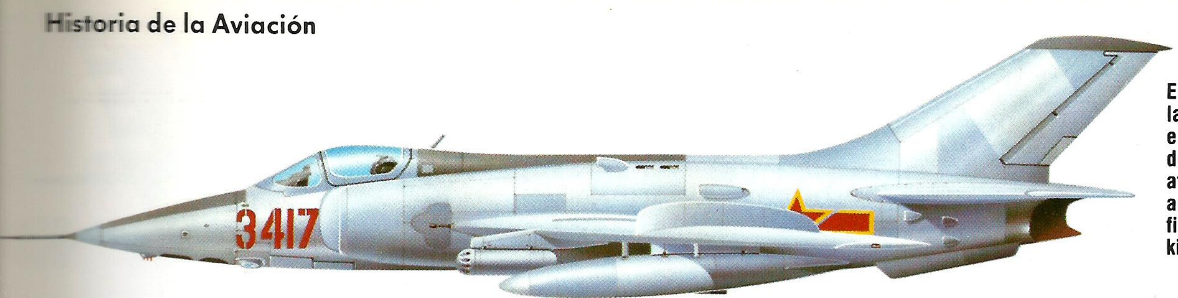
Mientras tanto, los chinos nacionalistas habían constituido sus propias fuerzas armadas. En 1954 la Fuerza Aérea China Nacionalista (FACN) tenía dos alas de Republic F-84G, otras dos de F-47D y una de F-15D; las alas de bombardeo empleaban todavía los B-24 y B-25. EE UU reconoció y protegió los intereses de Taiwan, y en compensación utilizó el país como base militar: el presidente Truman envió la 7.ª Flota de EE UU a los estrechos de Taiwan a comienzos de la guerra de Corea y desde ese país partieron muchas misiones clandestinas contra China. CAT apoyó a los franceses en Indochina y compartió la tarea con otras «empresas-tapaderas» de la CIA, como Air America, Southern Air Transport, Air Asia y Asiatic Aeronautical Company. Se lanzaron agentes, pero no sin riesgos: entre 1951 y 1954, un total de 106 ciudadanos estadounidenses murieron y otros 124 fueron capturados en el curso de misiones de espionaje. Se perdieron también aviones, incluidos varios Boeing B-17, el último de ellos en 1958.

Bombardeo de Quemoy

Los nacionalistas habían conservado efectivos militares en las islas costeras de Quemoy y Matsu, y en los grupos de Tachen y Nanchi, más al norte. La presión ejercida sobre los dos últimos forzó a su evacuación en enero de 1945. La 7.ª Flota de EE UU, apoyada por los F-86F de la 18.ª Ala de Cazabombardeo, evacuó 17 000 civiles y 25 000 soldados. Entonces el ELP volvió su atención a Quemoy, con su base naval de Amoy. Los bombardeos comenzaron el 3 de septiembre de 1954, contestados por el fuego artillero y las incursiones aéreas nacionalistas. Los duelos artilleros prosiguieron intermitentemente y en agosto de 1958 los RF-84F de la FACN detectaron con-

A partir de 1954, la Fuerza Aérea nacionalista comenzó a cambiar sus Republic F-47D por North American F-86F Sabre armados con misiles Sidewinder. En 1958 había dos alas operacionales y este modelo tuvo un papel destacado en el rechazo de los intentos comunistas de anexionarse Taiwan. El 24 de setiembre, los Sabre de la 3.ª Ala reclamaron el derribo de diez MiG (foto US Air Force).





En los escuadrones de la Fuerza Aérea y la Armada del ELP sirven actualmente entre 400 y 500 aviones Nanchang Q-5, dedicados a misiones de apoyo cercano, ataque al suelo y defensa aérea. Entre el armamento lanzable de este modelo figura una bomba nuclear de 5 a 20 kilotones.

centraciones de aviones MiG-17 en las bases de Chenghai y Liencheng, seguidas por un recrudecimiento de los bombardeos el 18 de agosto. El día 29 Pequín anunció la inminente invasión de Quemoy y la liberación de Taiwan. Por lo menos cuatro divisiones aéreas se hallaban en las bases cercanas a Foochow (Nantai, Kaochi, Swatow y Chuhsein) y en las de Chienou, Tien-ho y Nan Hai.

La FACN agrupaba en 1958 unos 350 aviones, incluidas tres alas de F-84G, dos más de F-86F y un escuadrón de RF-84F. Además, la USAF destacaba rotacionalmente un ala de F-86F Sabre de la 10.ª Fuerza Aérea, bajo control de la 13.ª Fuerza Operativa Aérea de la 13.ª Fuerza Aérea, como parte de los acuerdos de defensa firmados en marzo de 1955. En sus patrullas sobre los estrechos de Taiwan, los F-86 armados con misiles Sidewinder interceptaban números crecientes de MiG-15 y MiG-17 hasta que el 24 de setiembre catorce Sabre de la 3.ª Ala, cuatro de ellos con Sidewinder, reclamaron el derribo de 10 MiG en el que era el primer combate aéreo en que se empleaban misiles aire-aire. Por esas fechas se reclamó un total de 34 MiG derribados contra unas pérdidas propias de dos Sabre. En octubre la USAF reforzó la 13.ª FOA con dos escuadrones de North American F-100D, los Squadrons de Caza 83 y 337 equipados con Lockheed F-104A, un escuadrón de McDonnell F-101C, un escuadrón de RF-101C, dos escuadrones de C-130, uno de Martin B-57 y otro de Boeing KB-50. Además se situó en la zona la 7.ª Flota, cuyos cuatro portaaviones llevaban 300 aparatos. En realidad no se produjo ningún enfrentamiento de importancia, si bien continuaron los bombardeos, hasta que el 5 de julio de 1959 los Sabre de la FACN reclamaron el derribo de cinco MiG-17 en un combate de 10 minutos. Prosiguió el estado de guerra fría, en el que los nacionalistas dijeron haber efectuado 399 incursiones sobre el continente entre 1963 y 1969. La FACN también empleó aviones de reconocimiento Lockheed U-2 desde Tao Yuan en favor de la CIA. Entre 1959 y 1974 tuvieron lugar muchos sobrevuelos de la China de Mao, a fin de seguir el desarrollo de armas nucleares en Lop Nor y Chiuchuan, pero la antiaérea China dio cuenta en ocho de esos aviones.

En 1960 la URSS suspendió abruptamente su ayuda a China y retiró sus asesores. La principal preocupación de Moscú era el expansionismo chino, tipificado por enfrentamientos chinos con la India a raíz de disputas fronterizas en el noroeste de Kachemira en agosto de 1959. Entre junio y octubre de 1962 tuvieron lugar, en Longju, combates más serios entre los dos países, y a pesar de que los indios emplearon aparatos Antonov An-12 y Mil Mi-8 de fabricación soviética en misiones de suministro, los chinos avanzaron fácilmente. Éstos se retiraron a sus puntos de partida el 21 de noviembre, dejando tras de sí 1 383 indios muertos.

Choques fronterizos

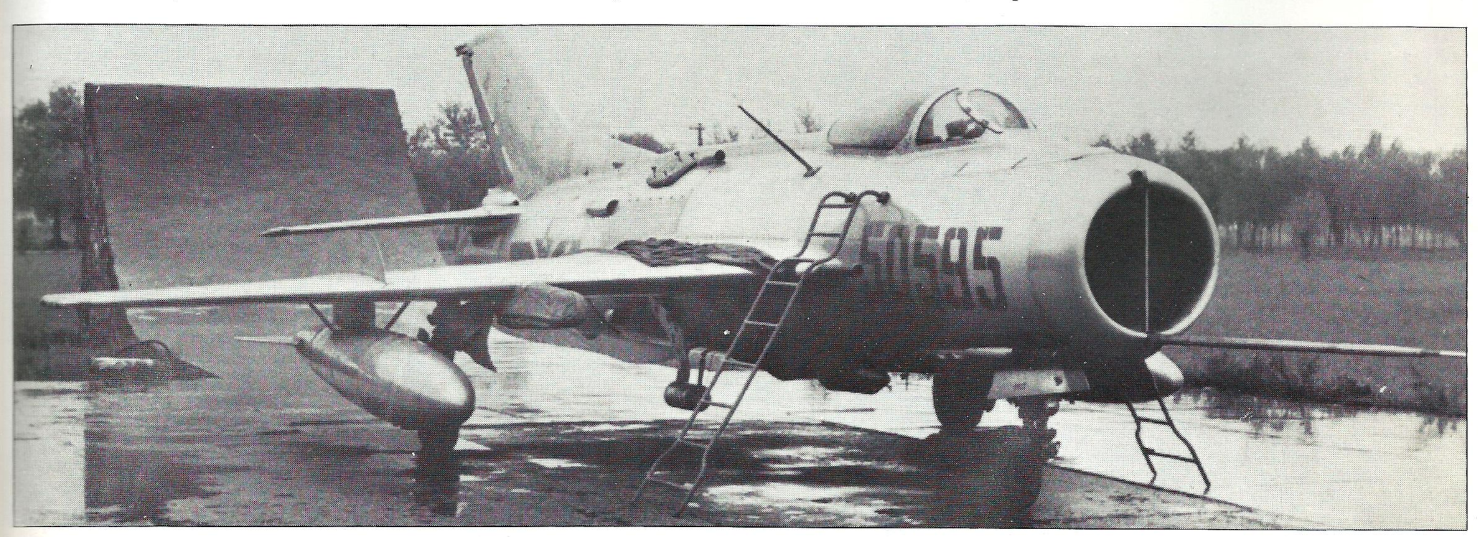
Las tensiones entre China y la URSS se agravaron. A raíz de los primeros enfrentamientos fronterizos en la provincia de Sinkiang las relaciones se deterioraron aún más, hasta que se llegó al enfrentamiento armado en la isla de Damansky (Chen Pao) y el río Ussuri en marzo de 1969 entre un regimiento chino y otro de la URSS: murieron 31 soldados soviéticos. La aviación no se empleó ofensivamente, si bien los MiG chinos tomaron precauciones de defensa aérea en las principales ciudades. Se llegó a temer la guerra química. La Fuerza Aérea del Ejército de Liberación Popular (FAELP) china construía aviones soviéticos bajo licencia en las factorías aeronáuticas estatales, incluidos los Yak-18 (1954), MiG-17PF (1956) y MiG-19 (1961). Las relaciones se habían deteriorado cuando estuvo disponible el MiG-21, pero los chinos lo copiaron; esta tarea estaba dentro de sus posibilidades, pero inicialmente se vio frustrada por la Revolución Cultural. Así, fue con el MiG-19 o Shenyang J-6, con el que la FAELP apoyó la invasión de Vietnam del Sur.

La República Popular respaldó inicialmente a Vietnam del Norte; por ejemplo, el 21 de agosto de 1967 dos Grumman A-6 Intruder de la US Navy fueron destruidos por cazas J-6 en el golfo de Tonkín. Pero el carácter de las relaciones cambió a raíz de la visita del presidente estadounidense Nixon a China en 1972. La invasión china de Vietnam se produjo siete años después, en febrero de 1979, posiblemente en un esfuerzo chino por aliviar la presión sobre su aliada Kampuchea, invadida por Vietnam el mes de diciembre anterior. Estados Unidos había roto sus relaciones con Taiwan en diciembre de 1978.

Con un total de 85 000 hombres y otros 200 000 en reserva, el ELP cruzó la frontera por 26 puntos y sus objetivos eran Lao Cai, Cao Bang y Lang Son, con Hanoi como meta posible. El ELP alcanzó sus objetivos iniciales en marzo, pero los vietnamitas reaccionaron y el ELP se replegó rápidamente más allá de sus propias fronteras. La FAELP desplegó alrededor de 700 cazas en el área y varios J-6 fueron destruidos por las defensas antiaéreas vietnamitas. El empleo de la aviación fue bastante limitado; ello fue una suerte para los chinos, pues sus antiguos MiG podían haber hecho un papel poco decoroso frente a los MiG-21, MiG-23 y Northrop F-5 de las Fuerzas Aéreas de Vietnam. China perdió 62 500 hombres y 280 carros de combate en esa breve campaña, que nada sirvió para mejorar las relaciones entre Pequín y Moscú.

La FAELP, cuya espina dorsal son unos 3 500 aviones J-6, emplea actualmente un número creciente de MiG-21 (J-7) y tiene en el Tupolev Tu-16 «Badger» su principal bombardero. La necesidad de modernización y racionalización es urgente, pero el cambio monetario es una de las principales barreras a la importación. China se perfila hoy día como un país más prooccidental y, de hecho, necesita mejoras limitadas para mantener su integridad territorial. Aunque, como la historia ha demostrado, la República Popular no tolera que se amenacen sus fronteras.

China produce el MiG-19, con la denominación autóctona de Shenyang J-6, desde 1961. Esta fotografía, en la que aparece el J-6C numerado 50595, fue tomada en la base aérea de Yangtsuon (Tiensin) en 1982. Este avión pertenece a la 38.ª División de Defensa Aérea, cuyo cometido es la protección de Pequín.



de Havilland Dragon

La familia de transportes biplanos Dragon representó una parte importante de las operaciones de la de Havilland Aircraft Company durante buen número de años. En efecto, las cuatro variantes del modelo básico, famoso por su fiabilidad y prestaciones, atrajeron muchos clientes civiles y militares y sirvieron durante 30 años.

A finales de los años veinte y principios de los treinta, la firma de Havilland se labró una buena reputación gracias a su gama de biplanos ligeros basados en el D.H.60 Moth. La compañía había construido el modelo de ocho plazas D.H.61 Giant Moth y el de siete D.H.66 Hercules para Imperial Airways y para ser empleados en diversas partes del Imperio británico, al tiempo que las necesidades de las aerolíneas menores quedaban satisfechas por el D.H.83 Fox Moth.

Una de las principales usuarias del Fox Moth era Hillman's Airways. Esta empresa había sido fundada por Edward Hillman, quien había pasado a la aviación para complementar su negocio de autocares. Su talante emprendedor le llevó a presionar a de Havilland para que diseñase un bimotor de 10 plazas, a medida de la necesaria expansión de los servicios de su aerolínea. Hillman's Airways fue, en consecuencia, la primera usuaria del nuevo transporte de Havilland, el D.H.84 Dragon. Éste fue en realidad más pequeño de lo que Hillman había pedido en principio y acomodaba un piloto y seis pasajeros en su fuselaje, de costados planos y construido de abeto y contrachapado. Sus alas biplanas presentaban secciones externas que podían plegarse hacia atrás por fuera de los motores; de hecho, la forma de las alas en sí era bastante compleja. En el plano inferior aparecían dos motores de Havilland Gipsy Major 1 de 130 hp, con las patas de los aterrizadores principales fijadas directamente a los mamparos de los motores y, en algunos casos, las ruedas carenadas a fin de reducir algo la resistencia aerodinámica. Se empleó en este avión una unidad de cola con los empenajes aflechados, con la que se perpetuaba el sello de Havilland (familiar ya en sus biplanos deportivos), y el piloto se acomodaba en una cabina profusamente acristalada, en la proa del avión.

El prototipo Dragon (E-9, número de construcción 6000) realizó su primer vuelo en Stag Lane el 24 de noviembre de 1932. El período de ensayos en vuelo fue increíblemente corto comparado con lo que se estila hoy en día y el prototipo fue rápidamente repintado, rematriculado G-ACAN y entregado a Hillman en diciembre de 1932. Siguieron en rápida sucesión cuatro Dragon de serie, que fueron un éxito inmediato. Hillman's Airways ofrecía unas tarifas muy módicas (conseguidas a base de redondear y pagar lo mismo a los pilotos de sus aviones que a los conductores de sus autocares) y ello dio como resultado que encargara otros dos Dragon y que todos sus aparatos fuesen convertidos con interiores de ocho plazas.

Propiedad del Príncipe de Gales durante los años treinta, este inmaculado D.H.84 Dragon 1 lucía una decoración en colores rojo, azul y plateado. Este aparato, que tenía capacidad para seis o diez pasajeros, estaba propulsado por dos motores lineales Gipsy Major de 130 hp, cuyas góndolas incorporaban sendos depósitos para 136 litros de carburante (foto Bruce Robertson).





El prototipo D.H.84 Dragon voló por primera vez con la matrícula provisional de evaluación E-9, pero al cabo de unas pocas semanas fue rematriculado G-ACAN. Fue entregado a su comprador, Hillman Airways, en diciembre de 1932 en el aeródromo de Maylands, donde más tarde se le unirían otros cinco Dragon.

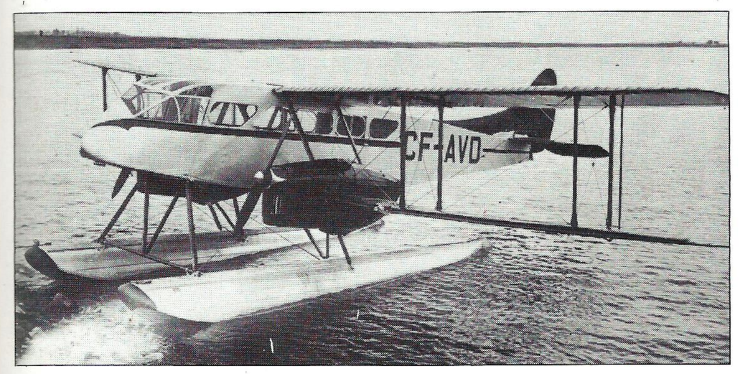
mediante la eliminación del compartimiento trasero de equipajes.

Otras aerolíneas comenzaron a adquirir aviones Dragon para operaciones de pasaje y el transporte de correo y enfermos en Escocia y otras áreas poco pobladas del país. Otra compañía de autocares, la Scottish Motor Traction Co Ltd, había establecido un sistema integrado de autobuses y aviones, y utilizó el Dragon en este servicio, al tiempo que este modelo pasaba a operar también con Highland Airways y Aberdeen Airways, que se fusionaron para crear Scottish Airways en 1938. El Dragon 2 fue introducido una vez se hubieron fabricado 62 ejemplares de la versión anterior. El nuevo modelo era identificable por las ventanillas de pasaje individualizadas que sustituyeron a los paneles continuos del Dragon 1. Algunos Dragon fueron utilizados con flotadores (en particular en Canadá); ello obligó a incrementar la superficie lateral, de manera que se instaló una deriva agrandada que se conservó incluso en aquellos aviones que recuperaron su tren de ruedas convencional.

Uno de los primeros clientes del Dragon fue la Fuerza Aérea de Iraq, que encargó ocho aviones de la versión D.H.84M; recibidos en Bagdad en 1933, estos aparatos fueron utilizados para patrullar las turbulentas áreas del país controladas por las tribus. En la sección dorsal del fuselaje se abrió un puesto de tiro, situado a popa del borde de fuga alar, y el piloto podía pasar también a la acción cuando empleaba las dos ametralladoras montadas a los costados de la proa del Dragon. El D.H.84M recibió asimismo la deriva dorsal ampliada propia de los hidroaviones. Otros servicios militares que encargaron también el Dragon fueron la Fuerza Aérea del Ejército danés (dos aviones), la Fuerza Aérea de Portugal (tres aviones) y las Fuerzas Armadas de Turquía e Irlanda, que adquirieron aparatos Dragon civiles en calidad de transportes generales.

Intento de plusmarca

El más famoso de todos los Dragon fue el G-ACCV (n.º constr. 6014), bautizado *Seafarer* y propiedad de Jim y Amy Mollison. Cuando todavía era Amy Johnson, la señora Mollison había saltado a la fama gracias a su épico vuelo a Australia en 1930 y a sus posteriores periplos de Inglaterra a Sudáfrica. Ahora el matrimonio Mollison pretendía utilizar el *Seafarer* en un intento de batir la plusmarca mundial de distancia, que debía comenzar con un vuelo a Nueva York. El Dragon realizó su primer intento de dejar Croydon el 8 de junio de 1933, pero llevaba tanto peso que fue incapaz de salvar una zanja e hizo el caballito. El avión fue reparado y trasladado a Gales, desde donde consiguió despegar en Pendine Sands y, tras mantenerse 39 horas en el aire, llegó a Bridgeport (Connecticut). El *Seafarer* intentó aterrizar a sotavento pero se estrelló, con tan mala fortuna que no fue posible repararlo y, además, los Mollison acabaron en un hospital. Los restos del G-ACCV fueron posteriormente canibalizados y empleados en el Dragon 2 *Seafarer II* que utilizaron Ayling y Reid para sobrevolar el Atlántico, de Canadá a Inglaterra, en agosto del año siguiente.



Este D.H.84 Dragon 2 de matrícula canadiense lleva dos grandes flotadores, que se instalaron también en por lo menos un Dragon Rapide años más tarde. Los Dragon 1 y 2 de producción británica sumaron 115 ejemplares, cifra que pasó a ser de 202 al añadirse los aviones fabricados en Australia (foto Bruce Robertson).

En 1934, de Havilland completó el desarrollo de un nuevo avión comercial cuatrimotor designado D.H.86. Diseñado en respuesta a un requerimiento por un aparato rápido de diez plazas que cubriese el sector Singapur —Australia del servicio de pasaje de Croydon a Brisbane, el D.H.86 (Express Liner, como fue denominado) utilizaba gran parte de la configuración básica del Dragon pero era bastante mayor, contaba con una célula alar completamente nueva y montaba cuatro de los nuevos motores lineales de Havilland Gipsy Six de 200 hp. Existía también cierta presión por parte de los usuarios del Dragon por un sustituto del D.H.84 que fuese más veloz y confortable; ello llevó a la compañía a reducir la escala del D.H.86 y equipar el aparato resultante con dos motores Gipsy Six para obtener el D.H.89 Dragon Six. Este modelo no suponía una gran diferencia respecto del Dragon, pero empleaba unas alas totalmente nuevas, trapezoidales y sin el sistema de plegado de los tipos anteriores, al tiempo que la velocidad máxima de 206 km/h que se había conseguido con el Dragon 1 creció a 253 km/h gracias en parte a su mejor configuración aerodinámica y a su mayor potencia motriz. El prototipo D.H.89 (E-4, n.º constr. 6250) voló desde Hatfield el 17 de abril de 1934. Presentaba aterrizadores totalmente carenados, que contribuían notoriamente a la reducción de la resistencia, y el cono de proa modificado.

Una vez más, Hillman fue el primer cliente del nuevo modelo, que fue denominado Dragon Rapide, y los tres primeros ejemplares de producción fueron entregados a Hillman's Airways entre julio y septiembre de 1934. Esta compañía recibió con el tiempo otros cuatro Dragon Rapide, que junto con los anteriores fueron a manos de British Airways cuando Edward Hillman liquidó su negocio en diciembre de 1935. Otra usuaria del Rapide fue Railway Air Services Ltd, que había sido constituida por las principales compañías ferroviarias y que inició sus actividades volando desde Croydon a la isla de Wight, Plymouth, Birmingham y Liverpool. La expansión de los servicios postales a Glasgow y Belfast propició que la compañía eligiera el D.H.86 y también un total de ocho D.H.89. Otros usuarios británicos del Dragon Rapide fueron Olley Air Service Ltd., Northern & Scottish Airways Ltd, Jersey Airways Ltd y British Continental Airways Ltd. Todas estas compañías menores utilizaron sus Dragon Rapide de forma intensiva, bajo cualquier condición meteorológica, hasta el estallido de la II Guerra Mundial en septiembre de 1939.

El D.H.89 fue de hecho una máquina fácilmente exportable y 41 de los 100 primeros aviones fueron vendidos a clientes de ultramar. Varias compañías petrolíferas de Oriente Medio eligieron el Rapide como máquina de enlace entre los distintos centros de extracción en el desierto, y compañías canadienses tales como Quebec Airways y Canadian Airways Ltd tuvieron también flotas de estos aviones, algunos con la deriva agrandada y dos flotadores. Una vez la línea de producción del Rapide hubo acanzado un volumen considerable, de Havilland introdujo la versión D.H.89A, que incor-

El D.H.90 Dragonfly fue un desarrollo del Rapide con el fuselaje construido a base de contrachapado preformado. Este ejemplar, el G-AEDU, fue restaurado en 1979, y en junio de 1983 fue matriculado N190DH y vendido a un piloto de Louisville (Kentucky).

El D.H.89A Dragon Rapide matriculado G-AGTM fue entregado a la RAF durante la guerra. Al terminar ésta fue desmilitarizado y en 1953 vendido a Líbano con la matrícula AD-ABP. Voló posteriormente en Jordania y en 1964 volvió a Gran Bretaña y fue adoptado por la firma Rothman.

poraba flaps divididos en los bordes de fuga de los semiplanos inferiores, por fuera de los motores, y hélices metálicas opcionales. Muchos de los primeros D.H.89 recibieron posteriormente el sistema de flaps, en tanto que la producción del D.H.89A comenzaba con el G-AERN (n.° constr. 6345), que fue vendido a West Coast Air Services y entregado en marzo de 1937. Por entonces, el Rapide contaba con un eficaz sistema de calefacción de la cabina, las ventanillas traseras habían sido agrandadas y tenía provisión para un retrete en la parte trasera del fuselaje.

Varios Rapide se vendieron entre 1936 y 1937 a clientes militares. El ministerio de la Guerra de Irán adquirió tres unidades, el Gobierno Nacional de China cinco (entregados en diciembre de 1937) y el gobierno español encargó tres ejemplares como aviones de policía colonial en los territorios norteafricanos. De hecho, no llegaron a ser empleados en el cometido previsto, pues dos de ellos quedaron en manos de los nacionalistas y uno en las de los gubernamentales al estallar la Guerra Civil española. Durante el conflicto ambos bandos se repartieron tres D.H.84 Dragon (uno de Aerotaxi y dos de LAPE), un número difícil de determinar de D.H.89 y D.H.89A (más de diez, uno de los cuales había pertenecido a LAPE) y dos D.H.90 Dragonfly (que sobrevivieron a la guerra, fueron integrados en el Grupo 40 y más tarde pasaron a Iberia). Los aviones que llegaron a España durante el conflicto lo hicieron salvando el bloqueo decretado por Francia y Gran Bretaña, gracias a pilotos privados que los adquirían en esos dos países y después los pasaban a España por diversos conductos. Algunos de ellos estuvieron armados y fueron empleados como bombarderos inicialmente, mientras que los republicanos usaron varios como entrenadores en la Escuela de Polimotores de Totana. Al concluir el conflicto los rebeldes capturaron once D.H.89 y D.H.89A, de los que dos fueron empleados posteriormente en la línea comercial Sevilla - Tetuán - Melilla.

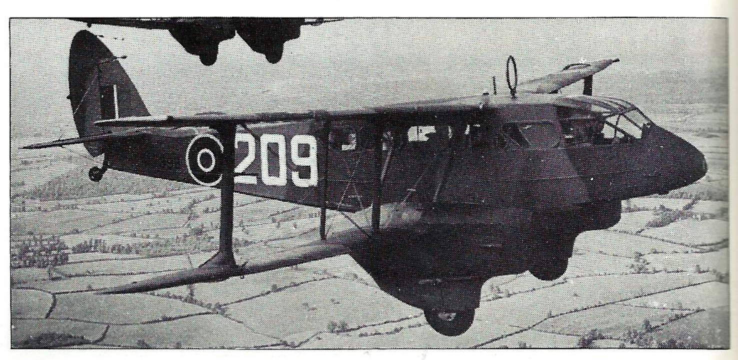
Versión de patrulla costera

En 1935, el ministerio del Aire británico realizó una serie de evaluaciones para averiguar si el Rapide podía servir como máquina de patrulla costera en el marco de la Especificación G.18/35. Un ejemplar (K4772, n.° constr. 6271) fue construido como D.H.89M, con la deriva ampliada y una torreta dorsal que alojaba una ametralladora Lewis Mk III, y fue evaluado en Martlesham Heath y Gosport, pero el contrato fue confiado al Avro 652 (que se convertiría en el Anson). Pese a ese traspiés, dos Rapide fueron encargados como aviones de enlace y otros varios como entrenadores de navegantes por Airworks Services Ltd, que había obtenido del ministerio del Aire importantes contratos durante el período de rearme anterior a la II Guerra Mundial. Cuando 1938 dio paso al infausto 1939, los Rapide empleados por la Escuela de Navegación de Shoreham fueron camuflados y preparados para el conflicto que se avecinaba.

Hasta el comienzo de la guerra en septiembre de 1939, la producción de los Rapide civiles sumaba 180 aviones y entonces comenzó la fabricación de aviones militares en Hatfield, a raíz de que la compañía comenzase a recibir pedidos directamente del ministerio del Aire por aviones D.H.89 equipados como entrenadores de navegación y de transmisiones. Éstos fueron designados D.H.89B Dominie Mk I y eran idénticos exteriormente al modelo civil, a excepción de una gran antena radiogoniométrica sobre el techo de



Conocido originalmente como Express Air Liner, el D.H.86 introducía alas trapezoidales y aterrizadores carenados que abarcaban también su planta motriz Gipsy Six refrigerada por aire. Este D.H.86B lleva también las derivas «escudo zulú» instaladas en los bordes marginales de los estabilizadores de este modelo.



Rechazado por la RAF como máquina de reconocimiento en favor del Avro Anson, el D.H.89B Dragon Rapide fue encargado en cambio como avión de transmisiones y entrenamiento con las denominaciones de Dominie Mk I y Mk II. Este ejemplar servía con la 2.ª Escuela de Radio.

la cabina y, por supuesto, su pintura de camuflaje. Los Dominie entraron en servicio en las escuelas de navegación, particularmente la 6.ª Escuela de Navegación de Observadores Aéreos (ENOA) de RAF Staverton y la 7.ª ENOA de RAF Perth. Se entregaron también aviones Dominie Mk II como máquinas de enlace, utilizados entre las distintas bases de la Royal Air Force y la Royal Navy. El Transporte Aéreo Auxiliar (TAA) fue responsable de trasladar aviones militares de uno a otro aeródromo a partir de mayo de 1940 y utilizó los Dominie para el transporte de tripulaciones en el interior de Gran Bretaña y, más tarde, por toda Europa. Este servicio creó asimismo la Sección Médica, que empleó aviones Dominie con dos camillas instaladas en una cabina D.H.89 modificada para trasladar enfermos y heridos desde lugares aislados a su hospital central en White Waltham.

La llegada de la guerra supuso la total suspensión de los servicios aéreos civiles. Una vez se cubrieron las principales prioridades militares, algunos de los aviones empleados por las aerolíneas volvieron al servicio, con ropajes civiles, en las rutas prioritarias, bajo el control del Comité Conjunto de Aerovías Asociadas (CCAA). Algunos de esos Rapide fueron el G-ACPP y el G-ACPR de Great Western and Southern Air Lines, que fueron destinados a la cobertura diaria de la ruta entre Land's End y las islas Scilly. Sin embargo, la mayoría de los Dragon y Rapide con matrícula civil fueron movilizados por los militares y recibieron decoraciones y matrículas bélicas de serie. Muchos de ellos padecieron accidentes durante su carrera militar, con el resultado de que pocos se hallaban aún en estado de vuelo cuando llegó la paz en 1945.

El total de aviones Dragon Rapide fabricados por de Havilland fue de 728 y la línea de montaje se clausuró en 1945 para dejar vía libre a otros modelos. Los últimos 346 aviones fueron construidos por Brush Coachworks en Loughborough, y, al igual que otros muchos aviones, el D.H.89 fue objeto de cancelaciones de contratos del ministerio del Aire al acabar la guerra. De hecho, el último lote aproximadamente 100 Rapide fue construido para el mercado civil. Estos aviones recibieron las denominaciones de Rapide Mk 2, con seis asientos de pasaje, y Rapide Mk 3, que tenían ocho plazas de pago además del piloto.

Empleo de posguerra

La mayoría de los Rapide de posguerra fueron aviones Dominie que habían sido declarados excedentes por los militares y vendidos a bajo precio a varias empresas especializadas como W.A. Rollason, Field Aircraft Services y Lancashire Aircraft Corporation. Estos Dominie sirvieron inicialmente para completar las flotas de las aerolíneas englobadas en el CCAA y con ellos se expandió la red de rutas urdida durante la guerra, que cubría desde las Scilly a las Shetland y Guernsey. A este grupo pertenecieron ocho compañías principales, entre las que figuraban Olley Airways, Railway Air Services, Great Western & Southern Air Lines y Scottish Airways, con un total de 25 Rapide, cuatro D.H.86 Express y un Dragon. Existió también la compañía Allied Airways (Gandar Dower) Ltd, que utilizó cinco Rapide y un Dragon y que se resistió a las presiones para que se integrase en el grupo CCAA. Pero la independencia de compañías como éstas duró poco tiempo, pues la política económica del gobierno Atlee supuso la nacionalización del transporte aéreo. British European Airways se constituyó a tal fin el 1 de enero de 1946 y heredó muchos de los Rapide de las compañías independientes. Su número disminuyó con los años y este modelo fue finalmente arrinconado cuando la ruta a las islas Scilly fue encomendada a los helicópteros Sikorsky S-61N y el servicio «Highlands and Islands» transferido a los de Havilland Heron.



El G-AGSH, un Dragon Rapide Mk 6, aparece en esta fotografía con los colores de la Asociación Paracaidista Deportiva de la RAF. El predominio del color rojo indica que es utilizado básicamente por el equipo paracaidista «Red Devils».

Variantes de los de Havilland Dragon y Dragon Rapide

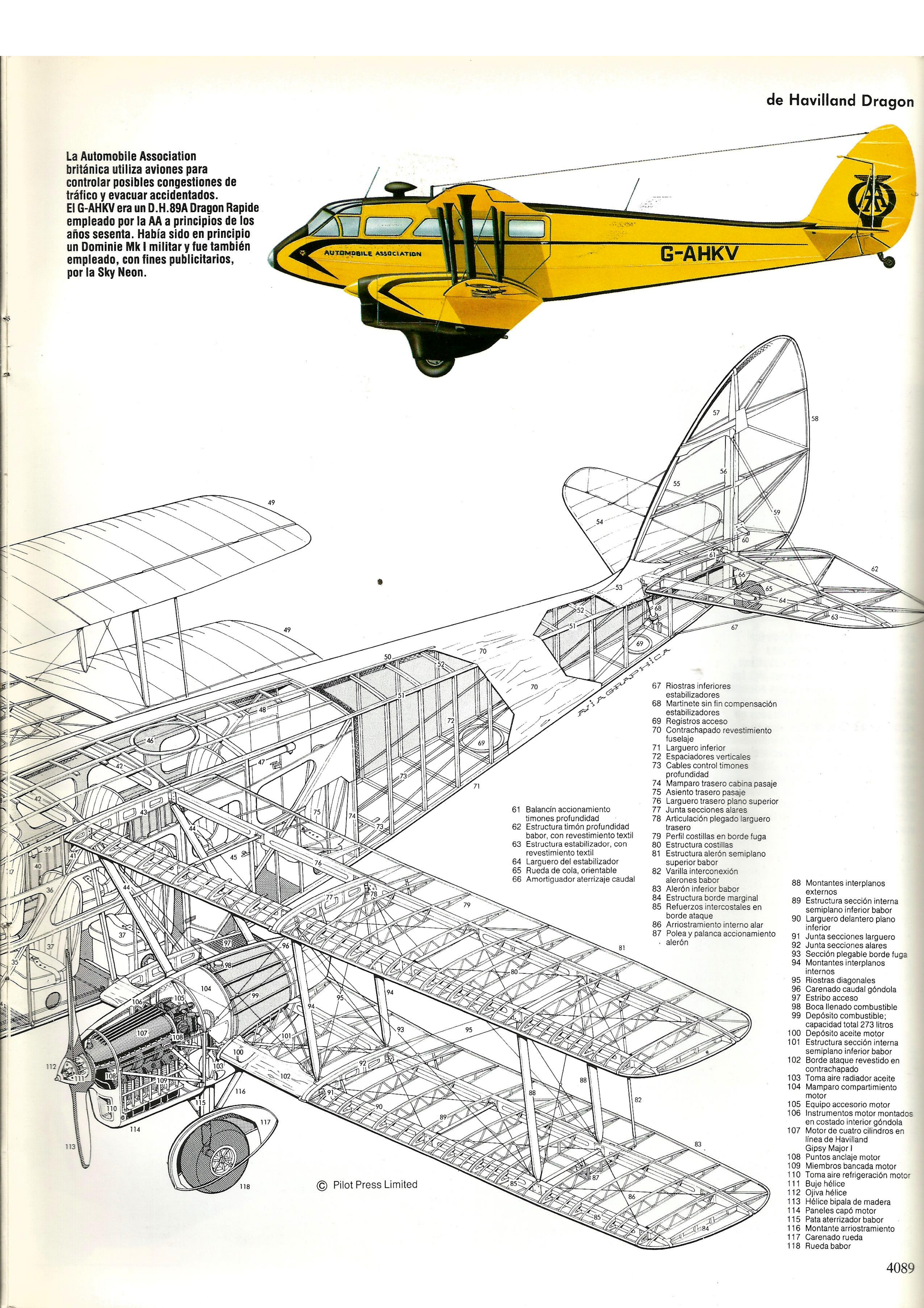
D.H.84 Dragon 1: biplano de seis plazas propulsado por dos motores Gipsy Major 1 de 130 hp
D.H. 84 Dragon 2: como el Dragon 1 pero con los aterrizadores carenados y 10 km/h más veloz
D.H.86: versión agrandada del D.H.84, con cuatro motores lineales de Havilland Gipsy Six y mayor cabida de pasaje
D.H.89 Gipsy Six: desarrollo del Dragon con nuevas alas no plegables y estructura basada en la del D.H.86 Express; propulsado por motores Gipsy Six de 200 hp
D.H.89A Dragon Rapide: como el anterior pero equipado con flaps divididos de borde de fuga; algunos D.H.89 fueron convertidos más tarde a esta versión
D.H.89B Dominie Mk 1: aviones D.H.89A suministrados a la RAF en calidad de entrenadores de navegantes y operadores de radio
D.H.89 Dominie Mk 2: versión de enlace del D.H.89A suministrada a la RAF
D.H.89A Rapide Mk 2: Rapide civil de posguerra, con seis asientos de pasaje, piloto y operador de radio
D.H.89A Rapide Mk 3: Rapide de posguerra con ocho asientos de pasaje y piloto
D.H.89A Rapide Mk 4: aviones D.H.89A convertidos con motores Gipsy Queen Mk 2 de 200 hp y hélices de velocidad constante
D.H.89A Rapide Mk 5: avión Rapide convertido con motores Gipsy Queen 3MVP y hélices de paso variable manual
D.H.89A Rapide Mk 6: aviones Rapide equipados con hélices metálicas de paso fijo Fairey X5
D.H.89M: versión militar del D.H.89A con la deriva agrandada, dos ametralladoras Vickers Mk V en la proa y una torreta dorsal abierta con una ametralladora Lewis Mk III sobre un afuste anular



Corte esquemático del de Havilland D.H.84 Dragon

1 Sección externa semiplano superior estribor
2 Montantes interlargueros
3 Alerón superior estribor
4 Arriostramiento interno alar
5 Montantes interplanos externos
6 Riostras diagonales
7 Alerón inferior estribor
8 Revestimiento textil semiplano
9 Junta secciones alares
10 Sección plegable borde fuga
11 Articulación plegado larguero trasero
12 Estructura sección interna semiplano superior estribor
13 Estructura borde ataque
14 Montantes interplanos internos
15 Tubos pitot
16 Transparencias superiores cabina
17 Hélice estribor
18 Parabrisas
19 Panel instrumentos
20 Sección proa de contrachapado
21 Pedales timón dirección
22 Compás
23 Volante control compensación estabilizadores
24 Volante mando
25 Mandos gases y mezcla
26 Tubo venturi
27 Caja soporte asiento
28 Arneses
29 Asiento piloto
30 Panel lateral practicable para visión directa
31 Extintor
32 Mamparo cabina
33 Piso cabina pasaje
34 Estructura lateral fuselaje
35 Miembro diagonal
36 Ventanillas cabina pasaje
37 Asientos (seis) pasaje
38 Estructura techo cabina pasaje
39 Conducto aire ventilación
40 Revestimiento interior paredes cabina
41 Toma aire ventilación
42 Sección central largueros alares
43 Costilla encastre alar
44 Montante diagonal arriostramiento góndola motor
45 Puerta entrada pasaje
46 Panel salida emergencia cabina pasaje
47 Conducto aire ventilación
48 Compartimiento equipaje estribor, capacidad 1,42 m^3
49 Posición plegada semiplanos estribor
50 Fleje externo refuerzo paneles revestimiento
51 Larguero superior fuselaje
52 Espaciadores horizontales
53 Carenado encastre deriva y estabilizadores
54 Estabilizador estribor
55 Estructura deriva
56 Puntal timón dirección
57 Contrapeso timón dirección
58 Estructura timón dirección, con revestimiento textil
59 Riostras superiores estabilizadores
60 Balancín accionamiento timón dirección

de Havilland Dragon



La Automobile Association británica utiliza aviones para controlar posibles congestiones de tráfico y evacuar accidentados. El G-AHKV era un D.H.89A Dragon Rapide empleado por la AA a principios de los años sesenta. Había sido en principio un Dominie Mk I militar y fue también empleado, con fines publicitarios, por la Sky Neon.



El de Havilland Dragon Rapide fue utilizado por varias compañías británicas en sus redes de cobertura nacional. Una de estas compañías fue British European Airways, que adquirió 45 ejemplares de este modelo en la primera mitad de 1947. Utilizados en varias de las rutas de BEA, estos aviones recibieron nombres individuales en 1950 y se dedicaron especialmente a las operaciones de la clase «Islander», cuyo fin era enlazar pequeñas comunidades dispersas por las costas septentrionales y occidentales de Escocia y por otras áreas de las islas británicas.

de Havilland D.H.89

Especificaciones técnicas

de Havilland D.H.89A
Tipo: biplano de transporte ligero
Planta motriz: dos motores lineales de Havilland Gipsy Queen 3, de 200 hp de potencia unitaria nominal
Prestaciones: velocidad máxima 253 km/h; velocidad de crucero 212 km/h; régimen inicial de trepada 264 m por minuto; techo de servicio 5 950 m; alcance máximo con la capacidad normal de carburante 930 km; longitud de la carrera de despegue 265 m; longitud de la carrera de aterrizaje 155 m
Pesos: vacío 1 486 kg; máximo en despegue 2 495 kg
Dimensiones: envergadura 14,63 m; longitud 10,52 m; altura 3,12 m; superficie alar 31,21 m^2



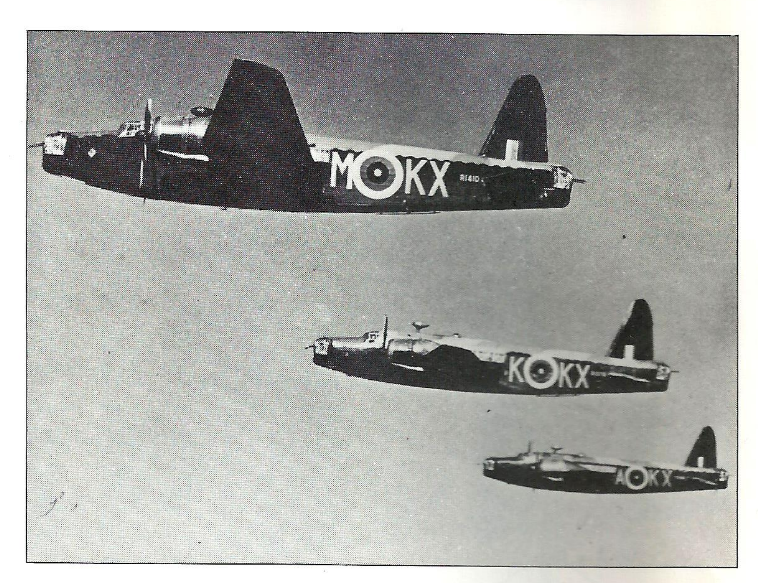
Escuadrones de la RAF

311.° Squadron

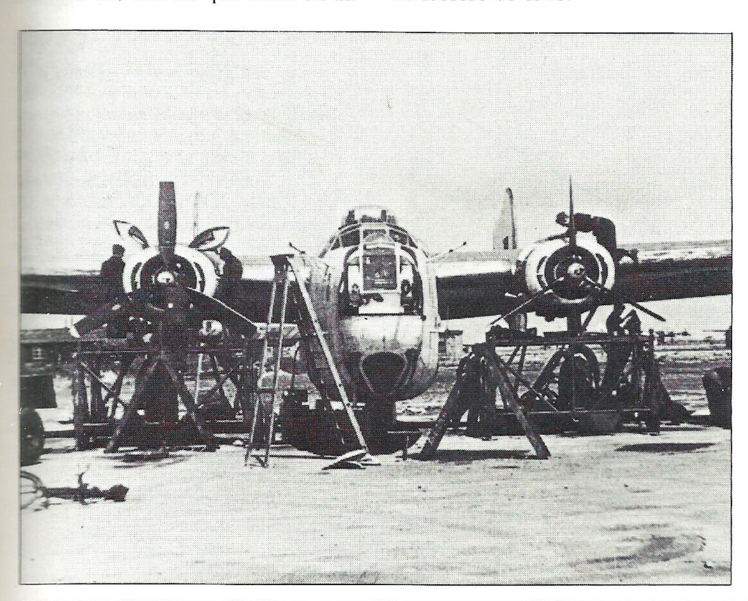


El 311.° Squadron fue la única unidad de bombardeo checa de la RAF. Se constituyó en Honington, dentro del 3.er Group, el 29 de julio de 1940 y estuvo equipado con Vickers Wellington Mk IC, con los que entró en acción casi inmediatamente por medio de incursiones nocturnas contra Alemania y los países ocupados. Sufrió fuertes pérdidas pero siguió empeñado en tales operaciones hasta abril de 1942, en que fue transferido al Mando Costero para realizar misiones antisubmarinas, todavía con sus Wellington. Estuvo basado en Aldergrove, en Irlanda del Norte, y más tarde en Talbenny para cubrir los accesos occidentales. En mayo de 1943 se trasladó a Beaulieu, donde fue reequipado con Consolidated Liberator Mk VI durante el verano. Con este modelo voló sobre el extremo occidental del canal de la Mancha y realizó largas patrullas sobre el golfo de Vizcaya para interceptar los *U-boote* que procedían de, o se dirigían a, los puertos atlánticos franceses. Continuó en esta tarea hasta después del Día D.

En junio de 1945 el escuadrón fue transferido al Mando de Transporte e inició un servicio regular entre Inglaterra y Checoslovaquia, con base en Praga. Fue disuelto finalmente como unidad de la RAF en esa capital el 15 de febrero de 1946.



Tres Wellington del 311.° Squadron, única unidad de bombardeo checa de la RAF. Este escuadrón fue transferido al Mando Costero en 1492.







Arriba y derecha: este Wellington del 311.° Squadron aterrizó en territorio del Eje y fue evaluado por la Luftwaffe. Lleva todavía el código «KX», pero ha recibido las *swastikas* en la cola.

Izquierda: uno de los Consolidated Liberator Mk VI del 311.° Squadron es revisado en Predannack.

312.° Squadron



Segunda unidad de caza checa, el 312.° Squadron se creó en Duxford el 29 de agosto de 1940 junto al 310.° Squadron. Un mes más tarde fue enviado a Speke para que defendiese Mersey y fue declarado operacional con sus Hawker Hurricane. En el verano de 1941 (equipado con Hurricane Mk IIB) estuvo asignado unos meses al Ala Kenley y con ella realizó ataques sobre Francia a través del Canal; más tarde, en agosto, se retiró a Escocia para reequiparse con Supermarine Spitfire. Con ellos estuvo ba-

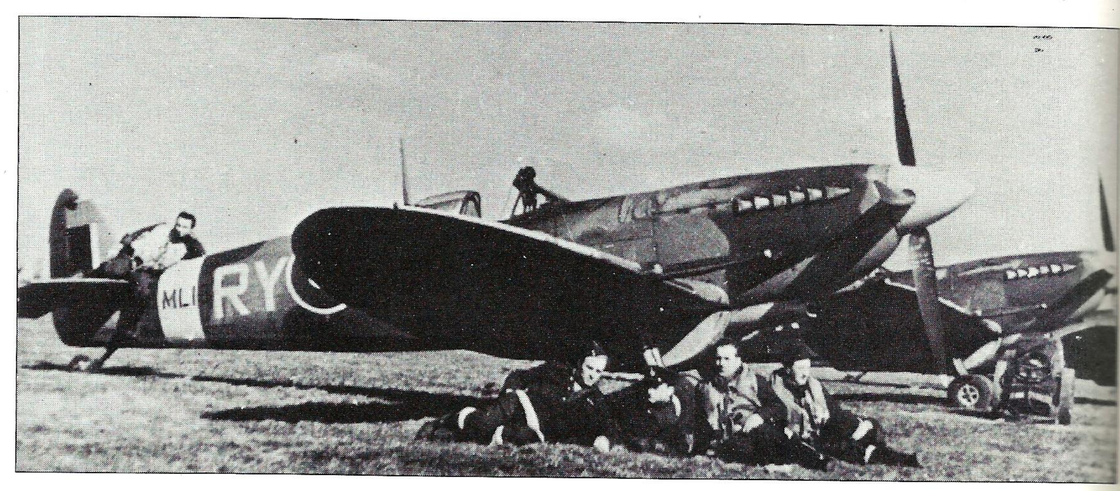


Un Supermarine Spitfire Mk VB del 312.° Squadron luce bajo la cabina el emblema checo, consistente en un círculo segmentado.

sado en los condados occidentales durante 1942, dedicado principalmente a la patrulla costera y el control de la navegación, pero ocasionalmente se sumó a las acciones ofensivas sobre Francia. En setiembre de 1943 se unió a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica en Ibsley para realizar misiones de caza-bombardeo, que materializó en enero de 1944 tras haberse convertido al Spitfire Mk IX. Desde entonces se ocupó de «ablandar» objetivos para la invasión y a cubrir los desembarcos en sí; voló en apoyo de los combates hasta julio de 1944. Más tarde fue transferido a Coltishall. Al acabar la II Guerra Mundial el escuadrón se trasladó a Praga en agosto, donde fue disuelto como unidad de la RAF el 15 de febrero de 1946.

313.° Squadron

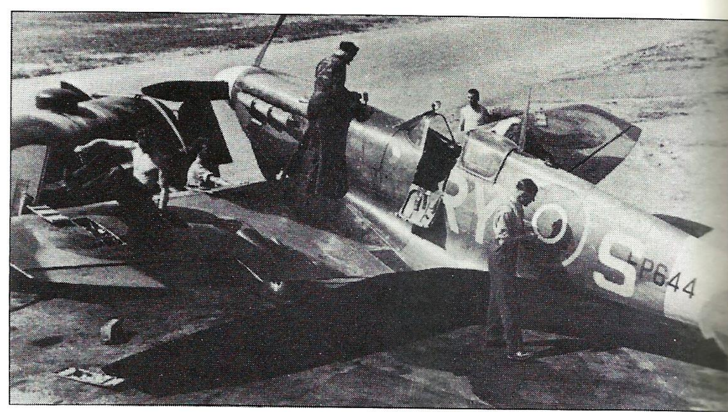




Arriba: a finales de la guerra, un grupo de pilotos del 313.° Squadron posa de forma estudiada bajo uno de sus cazas Spitfire (foto Andrew Thomas).

El 313.° Squadron se formó en Catterick el 10 de mayo de 1941 equipado con Supermarine Spitfire Mk I, pero se pasó a los Mk IIA antes de ser declarado operacional en Perranporth (Cornualles). El escuadrón utilizó sus aviones sobre las costas y más tarde fue reequipado con Spitfire Mk VB, con los que inició incursiones ofensivas a través del Canal. A finales de año el escuadrón se unió al Ala Hornchurch y se dedicó plenamente a las operaciones ofensivas durante los seis meses siguientes. A ello siguió su traslado a Church Stanton y más tarde a Escocia, donde el escuadrón volvió a las acciones ofensivas durante agosto de 1943. Más tarde se unió a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica y se dedicó a las operaciones previas a la invasión y después a la cobertura de los desembarcos en Normandía.

El 24 de agosto de 1945 se trasladó a la recién liberada Checoslovaquia, a Praga, donde fue disuelto como unidad de la RAF en 1946.



Mecánicos checos y británicos del 313.° Squadron repostan y remunicionan un Spitfire Mk VB de la unidad en Church Stanton, a principios de 1943.

315.° Squadron «Deblinski»



El 315.° Squadron se constituyó en Acklington el 21 de enero de 1941 equipado con Hawker Hurricane. Fue enviado a Speke para realizar misiones defensivas y más tarde, en julio, a Northolt para dedicarse a las incursiones de caza, que el escuadrón efectuó



Un grupo de pilotos del 315.° Squadron posa frente a uno de sus Mustang. El comandante de ala Horbaczewski obtuvo 13 victorias y media, cinco y media de ellas con los Mustang. En una ocasión aterrizó para recoger a un camarada derribado y lo devolvió a la base sentado sobre sus rodillas. Este valiente piloto polaco cayó en un combate contra cazas Fw 190 y Bf 109, seis de los cuales fueron abatidos (foto Imperial War Museum).

con Supermarine Spitfire Mk VB. Llevó a la práctica todo tipo de misiones en ese ámbito, desde escoltas de bombarderos a «Rhubarbs», interrumpidas por traslados a otros puntos del país para breves períodos de descanso. El 315.° fue encuadrado en la 2.ª Fuerza Aérea Táctica en noviembre de 1943 mientras se hallaba en Heston con sus Spitfire Mk VB y se dedicó a la cobertura de caza de los futuros desembarcos en Francia. Por entonces había sido reequipado con North American Mustang Mk III, que empleó durante la invasión de Normandía. Más tarde se ocupó de patrullas «anti-Diver», la lucha contra la V-1, hasta agosto de 1944, en que se trasladó a Andrews Field para utilizar sus Mustang de una forma más aprovechable. Acabada la II Guerra Mundial, el escuadrón permaneció en servicio hasta el 14 de enero de 1947, en que fue disuelto en Coltishall.



Los Mustang del 315.° Squadron sobrevolaron la Europa ocupada en el curso de sus «Rhubarbs» y misiones de escolta para los mandos de Bombardeo y Costero.

316.° Squadron «Warszawski»

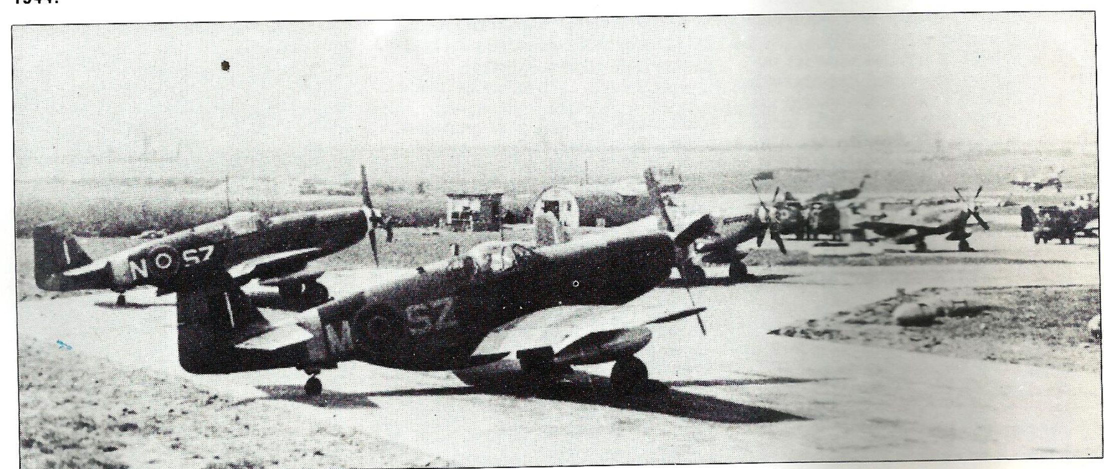




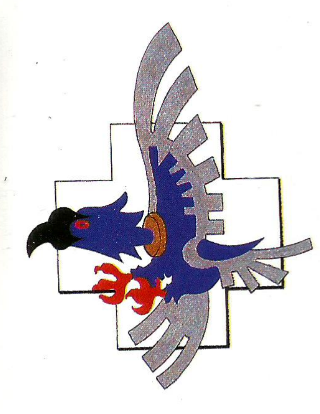
Un Spitfire Mk VB del 316.° Squadron. El techo operacional de estos cazabombarderos era inferior al de otros modelos.

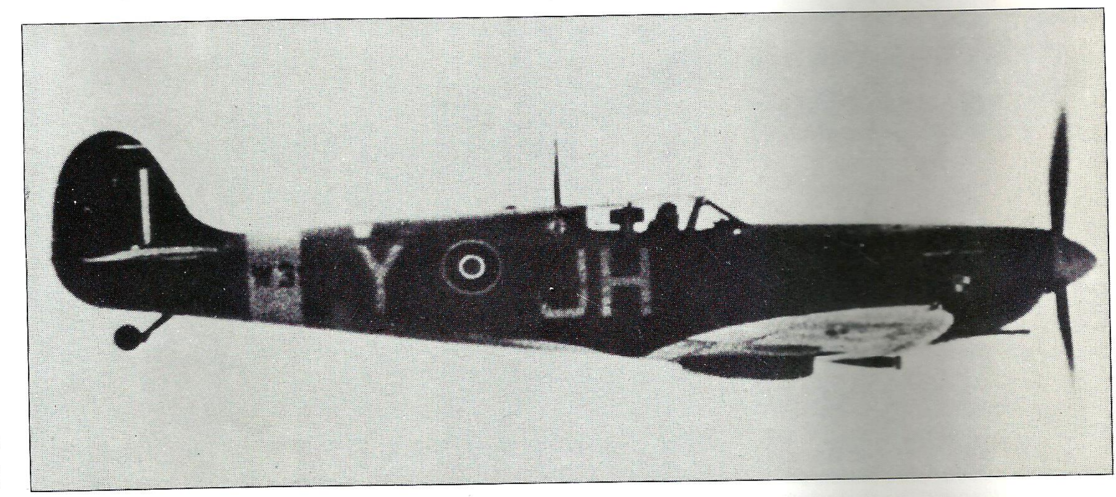
Pembrey fue la base donde se creó el 316.° Squadron el 15 de febrero de 1941, equipado con Hurricane Mk I. Convertido al Hurricane Mk II en agosto, el 316.° inició incursiones de caza sobre Francia antes de pasar al Spitfire Mk VB en octubre. Se trasladó a Northolt a finales de año y se dedicó a las incursiones y escoltas de caza hasta mediados de verano, en que se trasladó a Hutton Cranswick hasta marzo de 1943. Volvió a las operaciones desde Northolt con Spitfire Mk IX. En abril de 1944 había sido reequipado con North American Mustang en Coltishall y, aparte de seis semanas en julio y agosto de 1944 en las que sirvió desde West Malling y Friston contra las bombas volantes, se ocupó casi exclusivamente de escoltas de bombarderos hasta el fin de la guerra en Europa. Permaneció encuadrado en el Mando de Caza hasta que fue finalmente disuelto en la base aérea de Hethel el 11 de diciembre de 1946.

Abajo: el 316.° Squadron reemplazó sus Spitfire por Mustang Mk III en abril de 1944.



317.° Squadron «Wilenski»

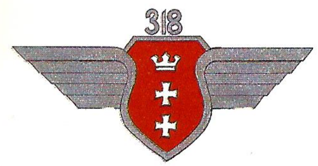




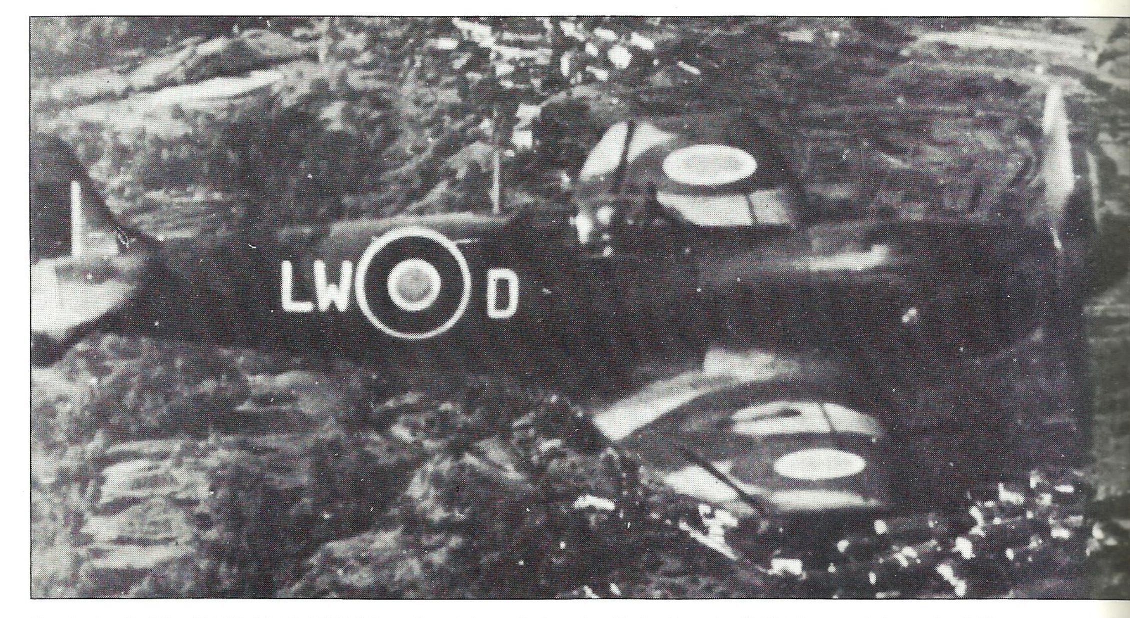
El 317.° Squadron se constituyó en Acklington el 22 de febrero de 1941, con Hawker Hurricane Mk I. Se mudó a Colerne en junio y recibió los Hurricane Mk II para operar sobre el Canal hasta octubre, en que se convirtió a los Supermarine Spitfire. Más tarde se trasladó al cuartel general de la caza polaca en Northolt, en abril de 1942, para operar dentro del Ala Polaca en escoltas de bombarderos, incursiones de caza y «Rhubarbs» sobre Francia. Ésta fue la tónica, interrumpida por períodos en áreas más tranquilas, durante los dos años siguientes, en los que los Spitfire Mk VB fueron reemplazados por Mk IX en setiembre de 1943. En abril de 1944, el 317.° fue asignado a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica en Deanland para dedicarse al ataque al suelo; tomó parte en la invasión de Normandía y el 3 de agosto se desplazó a Francia. Llevó a cabo salidas de caza libre en avanzada de las tropas hasta el fin de la guerra; sentó su base en Alemania en abril de 1945. Formó parte de las BAFO hasta que fue disuelto definitivamente en la base aérea de Ahlhorn el 18 de diciembre de 1946.

El 317.° Squadron sólo utilizó aviones Hawker Hurricane y Supermarine Spitfire, como el Spitfire Mk VB de la fotografía (foto RAF Museum, Hendon).

318.° Squadron «Gdanski»



El 318.° Squadron fue la única unidad polaca formada en Gran Bretaña para servir en ultramar; ello sucedía en Detling el 20 de marzo de 1943, donde la unidad se entrenó con Hawker Hurricane en misiones de reconocimiento táctico. Se trasladó a Oriente Medio en agosto y fue asignado al Ejército polaco en Egipto. En abril de 1944 se convirtió al Supermarine Spitfire Mk VC y se trasladó a Italia, donde fue operacional, desde Trigno, en mayo de 1944. Se ocupó principalmente de misiones de reconocimiento táctico, pero también realizó salidas de ataque al suelo mientras se trasladaba al norte a medida que progresaba el conflicto en Italia. El escuadrón siguió en la península hasta agosto de 1946, en que regresó a Inglaterra, se reagrupó en Coltishall el 19 de agosto y fue disuelto en esa misma base el 31 de agosto de 1946.



Uno de los Spitfire FR.Mk IXE del 318.° Squadron fotografiado sobre Italia durante 1946. El escuadrón se disolvió en Coltishall en agosto de ese año (foto Andrew Thomas).

320.° Squadron

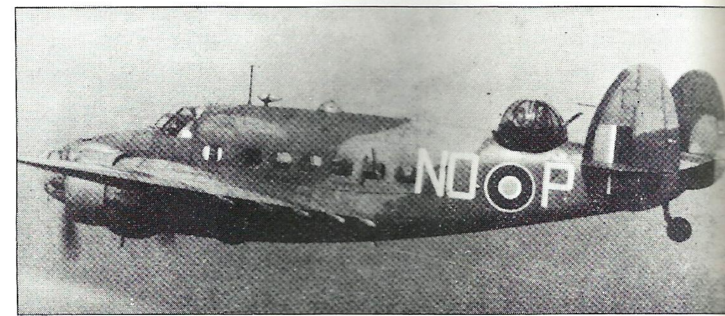




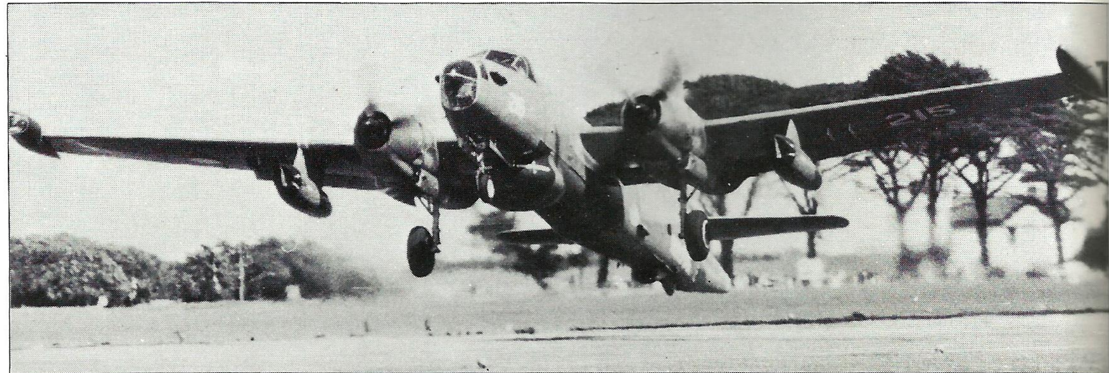
Los primeros aviones del 320.° Squadron fueron unos pocos Fokker T.VIII-W de la Real Armada neerlandesa con los que sus tripulantes huyeron a Gran Bretaña tras la caída de los Países Bajos.

El personal naval neerlandés que se trasladó a Gran Bretaña en 1940 se llevó con él 26 de sus aviones. Estos hombres formaron el 320.° Squadron en Pembroke Dock el 1 de junio de 1940, equipado con hidroaviones Fokker T.VIII-W. El escuadrón realizó patrullas costeras con estos aviones hasta que hubieron de abandonarse por falta de repuestos; en consecuencia, la unidad se estableció en la cercana Carew Cheriton con bimotores Avro Anson y siguó con sus patrullas costeras. En octubre de 1940 comenzó su lenta conversión al Lockheed Hudson. Al cabo de un año, en 1941, el 320.° se trasladó a Leuchars para operar sobre el mar del Norte.

En marzo de 1943 se produjo un cambio radical, pues el escuadrón dejó el Mando Costero y se integró en el 2.° Group del Mando de Bombardeo. Recibió bimotores North American Mitchell Mk II en Attlebridge para dedicarse al bombardeo diurno. Tras haberse entrenado en su nueva misión, tomó parte en una sucesión ininterrumpida de incursiones en apoyo del segundo frente y se trasladó a Bélgica en octubre de 1944 para proseguir la ofensiva desde ese país. Las incursiones siguieron hasta que acabó la guerra en Europa. El 2 de agosto de 1945 el escuadrón fue disuelto en Achmer para integrarse en la Real Armada de los Países Bajos.



Derecha: la falta de repuestos obligó a retirar los Fokker del 320.° Squadron, que se requipó con Anson y más tarde con Lockheed Hudson, como el Mk V de la fotografía.

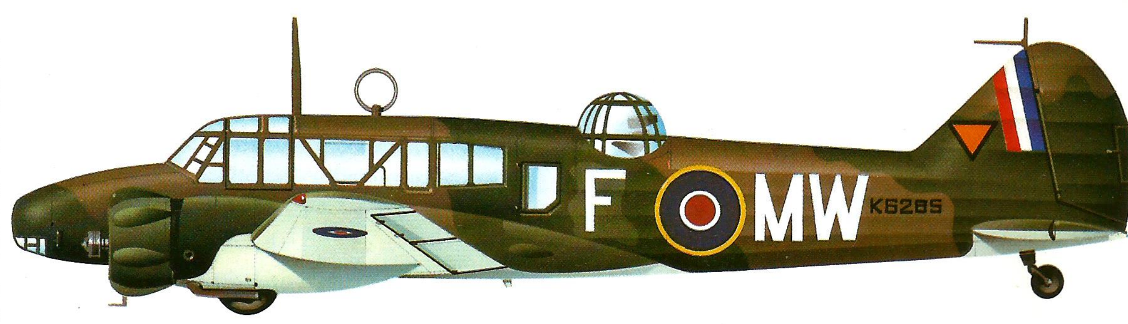


Desde que fuera disuelto como unidad de la RAF al acabar la guerra, el 320.° Squadron ha estado asignado a la Armada neerlandesa y equipado con aviones Neptune y Tracker.

321.° Squadron

En 1940 llegó a Gran Bretaña suficiente personal naval neerlandés para formar un segundo escuadrón. Éste fue el 321.°, creado en Pembroke Dock el 1 de junio de 1940 pero trasladado a Carew Cheriton el 24 de junio para equiparse con Avro Anson. Llevó a cabo patrullas antisubmarinas sobre el canal de Bristol durante algunos meses, antes de disolverse para ser absorbido por el 320.° Squadron el 18 de enero de 1941.

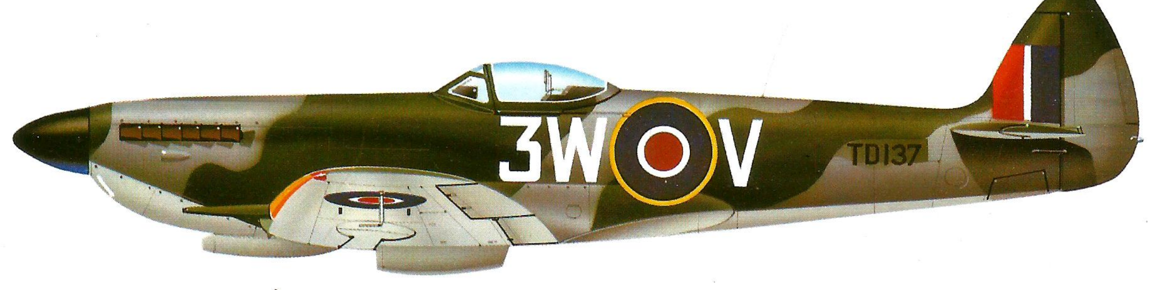
Sin embargo, el 2 de marzo de 1942 un grupo de Consolidated Catalina neerlandeses escapó de Java y aterrizó en Ceilán (Koggala). Estos aparatos se dedicaron a patrullar el océano Índico como parte de la RAF. El 15 de agosto de 1942, en su base de China Bay, esos aviones fueron agrupados en un nuevo 321.° Squadron, que sirvió durante el resto de la guerra sobre el Índico y amplió sus actividades al golfo Pérsico. En diciembre de 1944 recibió también aviones Consolidated Liberator Mk VI y se hallaba en las islas Cocos cuando acabó la guerra. En octubre de 1945 se mudó a Kemajoran para dedicarse a llevar suministros a las Indias Orientales neerlandesas hasta que fue encuadrado en la Real Fuerza Aérea neerlandesa.



Un *Dreihoek* (triángulo naranja) en la deriva de este Anson del Mando Costero significa que pertenecía a un escuadrón holandés. Fue utilizado por el 321.° Squadron.

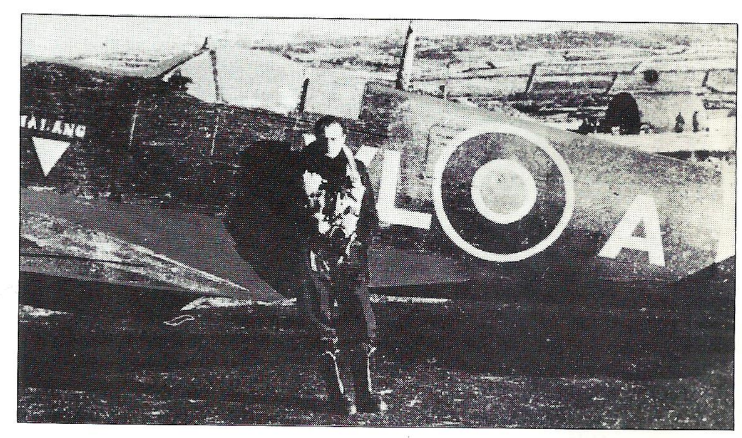
322.° Squadron





Un Supermarine Spitfire Mk XVI del 322.° Squadron, estacionado en Wunstorf durante el otoño de 1945. El escuadrón se disolvió en esa base el 7 de octubre de 1945.

En junio de 1943 se hallaba estacionado en Woodvale el 167.° Squadron, en cuyas filas predominaba el personal neerlandés. El 12 de junio fue redesignado 322.° Squadron, equipado con Supermarine Spitfire Mk VB. Tras defender el área de Mersey, el escuadrón pasó a la ofensiva con incursiones de caza sobre el Canal antes de mudarse a Hawkinge el último día del año. En 1944 se unió a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica y fue reequipado con Spitfire Mk XIV, que utilizó para atacar objetivos en Francia y apoyar los desembarcos del Día D. A ello siguió un breve período en defensa del sur de Inglaterra contra las V-1 debido a que sus Mk XIV contaban con la suficiente velocidad para ello. A finales de agosto cambió al Spitfire Mk IX y volvió a misiones de ataque al suelo. Desde entonces se dedicó más a la es-



Derecha: un anónimo piloto holandés posa frente a su Spitfire Mk VB por la época en que el 167.° Squadron se convertía en el 322.° Squadron (holandés) de la RAF.

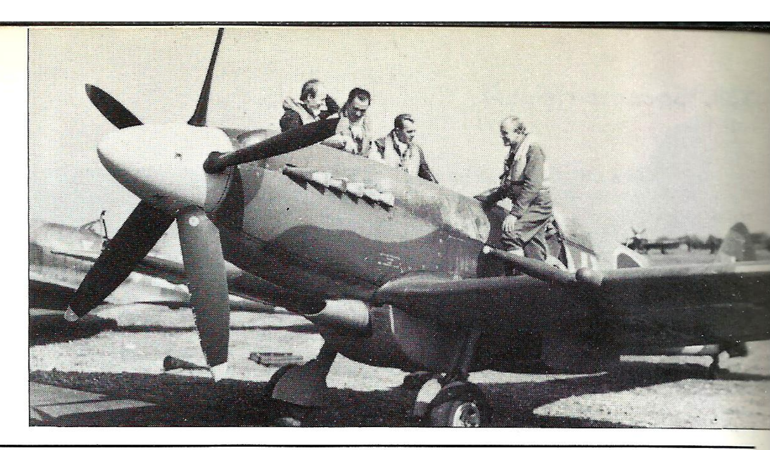
Un F-104G Starfighter del 322.° Squadron en Leeuwarden, la base de la unidad desde 1964.



322.° Squadron (sigue)



colta de bombarderos y a la caza libre en avanzada de las tropas. El 322.° acabó la guerra en Alemania y formó parte de las BAFO, desde Wunstorf y con Spitfire Mk XVI, hasta el 7 de octubre de 1945, en que fue integrado en la Real Fuerza Aérea de los Países Bajos.



Un Spitfire LF.Mk IXB del 322.° Squadron en Woensdrecht en enero de 1945.

Pilotos neerlandeses departen encima de uno de sus Spitfire del 322.° Squadron.

326.° Squadron

El 326.° Squadron se formó el 1 de diciembre de 1943 en Ajaccio (Córcega) al ser renumerado el escuadrón GC II/7 «Nice» francés y equipado con Supermarine Spitfire Mk VB y Mk VC. Sus primeras operaciones tuvieron lugar en abril de 1944 y consistieron en escoltas de bombarderos y patrullas sobre el frente italiano, pero su *raison d'être* real fue cubrir los desembarcos en el sur de Francia en agosto; por entonces volaba ya en los Spitfire Mk VIII y Mk IX. Llevó a cabo gran número de salidas pero encontró muy poca oposición y en setiembre se trasladó a tierras francesas. A finales de año fue declarado no operacional para que se trasladase al norte y volviese a la acción sobre el sur de Alemania y Austria desde febrero de 1945 hasta la rendición final alemana. Permaneció bajo control de la RAF hasta noviembre de 1945, en que fue disuelto en Grossachsenheim.

327.° Squadron

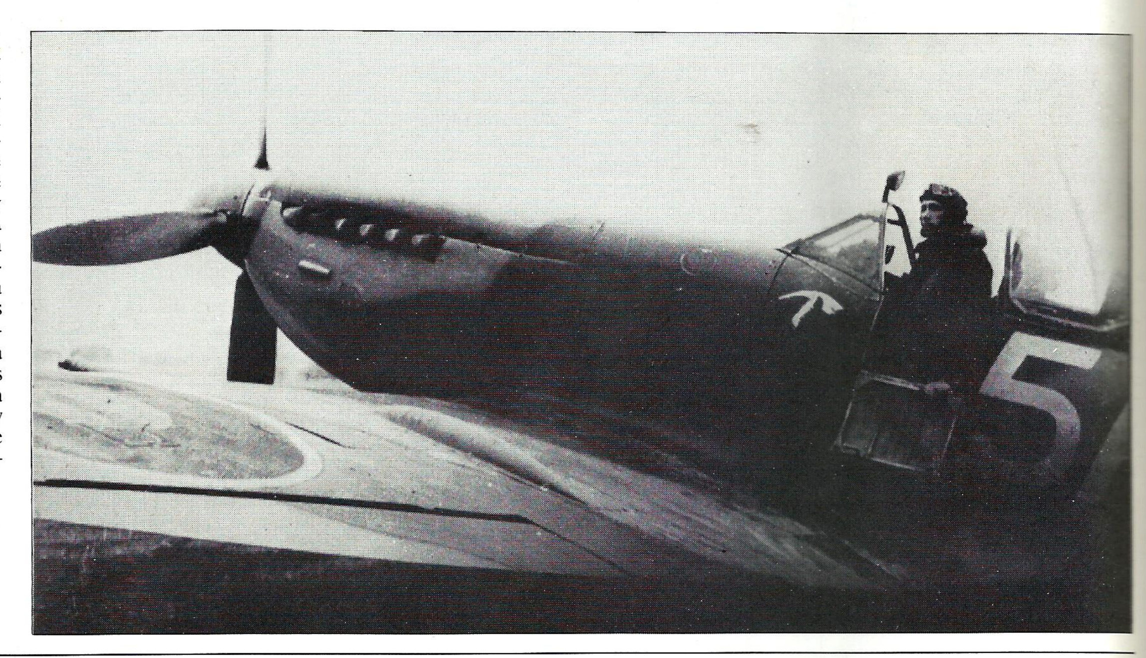
El 327.° Squadron de la RAF se formó en Ajaccio el 1 de diciembre de 1943, a partir del escuadrón francés GC I/3 «Corse». Su patrón operacional fue exactamente el mismo que el del 326.° Squadron, con el que formó parte de la misma ala de caza en Córcega junto con el 328.° Squadron y como el primero fue también disuelto finalmente el mes de noviembre de 1945, pero esta vez en la base aérea de Sersheim.

328.° Squadron

El 328.° Squadron se formó en Reghaia (norte de África) el 1 de diciembre de 1943 y, equipado con Supermarine Spitfire, realizó patrullas de convoyes al largo de las costas norteafricanas hasta abril de 1944, en que se unió a los Squadrons n.os 326 y 327 para formar un ala en Córcega. A partir de ahí su historia es similar a la del 326.° Squadron, y de forma parecida fue disuelto en Grossachsenheim en noviembre de 1945.

329.° Squadron

El cuarto escuadrón francés procedente del Mediterráneo, el GC I/2 «Cicognes», fue conducido a Gran Bretaña y redesignado 329.° Squadron en Ayr el 5 de enero de 1944. Al cabo de dos meses se mudó a Perranporth, donde recibió Supermarine Spitfire Mk VB y Mk IX. En marzo de 1944 se unió a los Squadrons n.os 340 y 341 para formar un ala de la Francia Libre dentro de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica, con la misión de cubrir los desembarcos de Normandía. Se dedicó a proporcionar apoyo cercano sobre las cabezas de playa y en agosto se trasladó a Francia, a Sommervieu, para continuar presionando a las tropas alemanas. En marzo de 1945 volvió a Escocia con cometidos defensivos y formó parte de las fuerzas de caza de Gran Bretaña hasta el 17 de noviembre de 1945, en que fue disuelto.

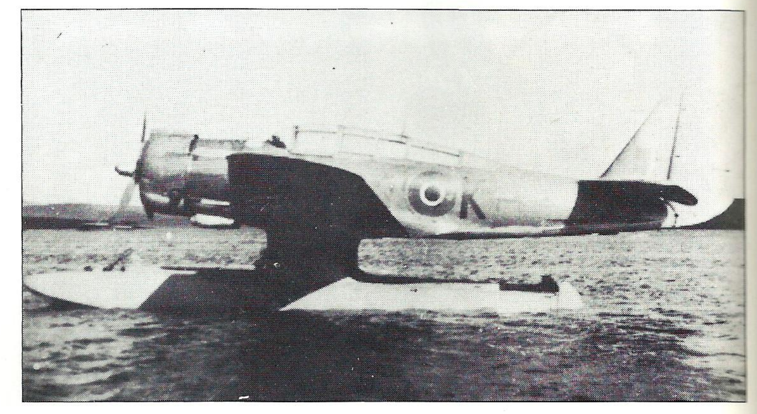


Un Spitfire del 329.° Squadron. Esta unidad no tenía asignada ninguna insignia de la RAF, pero sus aviones llevaban el emblema de la Escadrille «Les Cicognes».

330.° Squadron

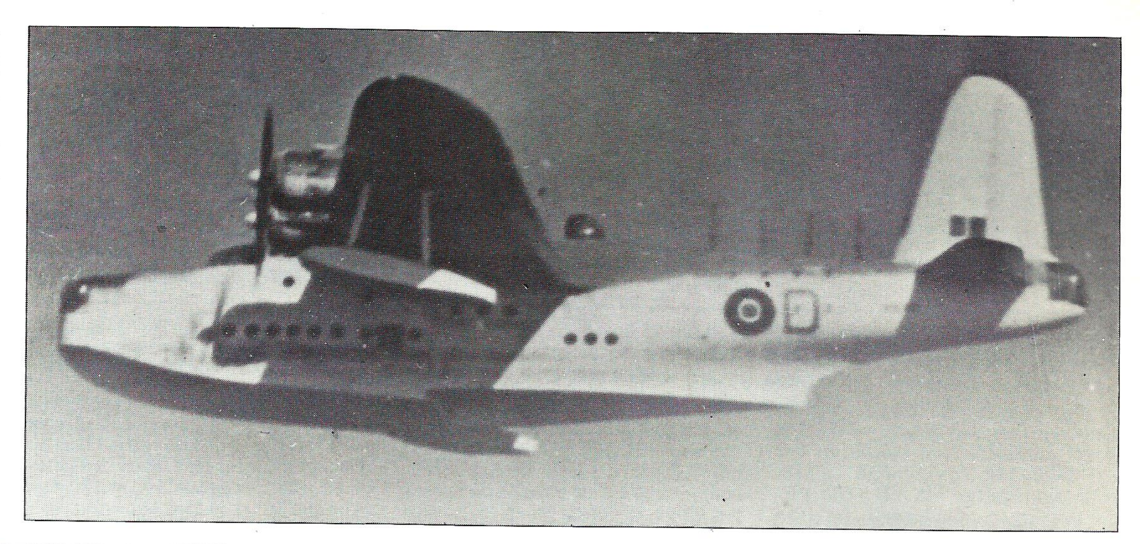


El 330.° Squadron fue una unidad única, pues se formó en Reykiavik (Islandia) el 25 de abril de 1941 con los hidroaviones Northrop N-3PB que había encargado en su día el gobierno noruego. Comenzó a operar con este modelo en el mes de junio, en principio en escoltas de convoyes y más tarde en patrullas antisubmarinas, y al poco tiempo había dado cuenta de dos *U-boote*. En 1942 sumó a su flota algunos Consolidated Catalina Mk III que le proporcionaron un alcance



Un hidroavión Northrop N-3PB del 330.° Squadron fotografiado en Islandia en 1942. Estos aviones y sus tripulantes procedían de la Armada noruega.

operacional más útil. Continuó en servicio durante todo 1942, hasta que el 24 de enero de 1943 dejó Reykiavik y se trasladó a Oban, donde fue reequipado con Short Sunderland Mk III. En abril volvió a las operaciones y en julio se mudó a Sullom Voe, desde donde patrulló el norte de Noruega y protegió los convoyes con rumbo a la URSS. En la posguerra se mudó a Stavanger el 30 de mayo de 1945 y fue disuelto para ser transferido a la Real Fuerza Aérea Noruega el 21 de noviembre de 1945.



Derecha: el 330.° Squadron se reequipó con hidrocanoas Sunderland en febrero de 1943.



Desde que fue disuelto, el 330.° Squadron ha empleado varios tipos de aviones marítimos, como el Sea King.

331.° Squadron

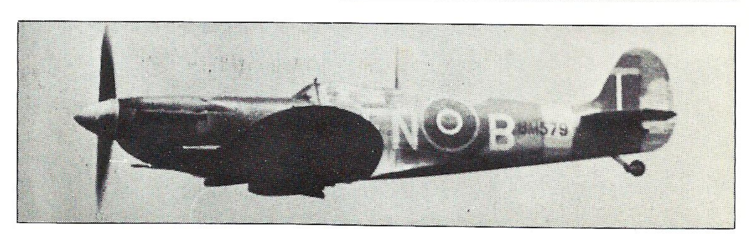


El 331.° Squadron se formó como unidad de caza en Catterick el 21 de julio de 1941. Se entrenó con Hawker Hurricane Mk I y Mk IIB, y fue declarado operacional en setiembre en Castletown. Se trasladó a Skeabrae para la defensa de Scapa Flow hasta mayo de 1942, cuando ya había sido reequipado con Supermarine Spitfire.

A continuación voló al sur y se unió

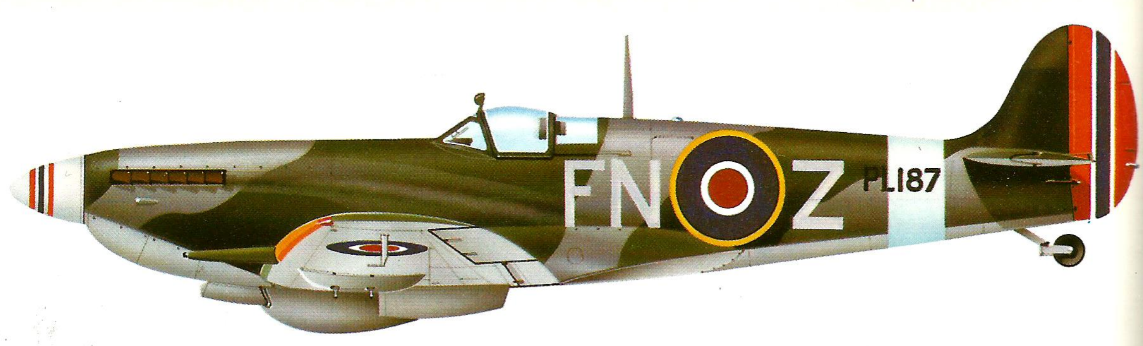


Arriba: cazas Spitfire Mk VB del 331.° Squadron en North Weald, antes de una de las primeras operaciones del escuadrón sobre Francia.



Derecha: el 331.° fue el primer escuadrón de caza noruego de la RAF y en principio realizó tareas defensivas desde Scapa Flow.

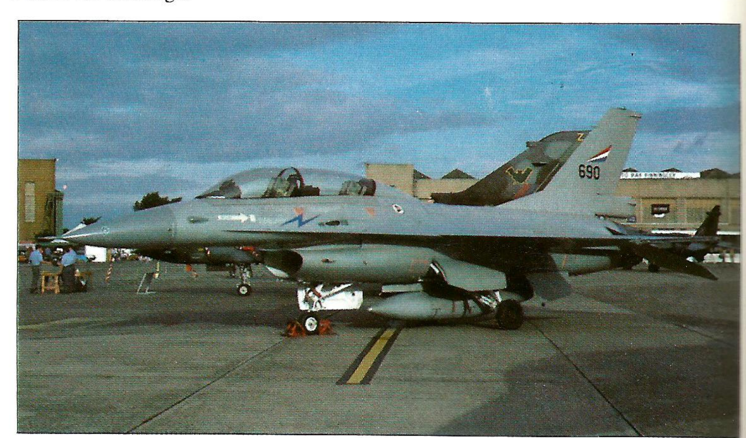
al Ala North Weald, a la que pronto se sumó el otro escuadrón de caza noruego. Inmediatamente comenzó a realizar incursiones de caza y «Rhubarbs» sobre Francia, y obtuvo sus primeras victorias antes de que acabase mayo. Formó parte del Ala North Weald durante 18 meses, en los que operó sin interrupción sobre el cercano continente. En 1944 se preparó para actuar sobre el segundo frente y se entrenó en misiones de bombardeo en picado, pero cuando llegó el día D pasó gran parte del tiempo cubriendo las cabezas de playa y patrullando los campos de batalla subsiguientes. En octubre se dedicó por fin a misiones de cazabombardeo y atacó objetivos rodados y ferroviarios, ahora desde bases en el continente. A continuación mantuvo reconocimientos armados hasta el fin de la II Guerra Mundial. En mayo regresó a Escocia, desde donde se trasladó a Stavanger y el 21 de setiembre de 1945 fue disuelto definitivamente para pasar más tarde a formar parte de la Real Fuerza Aérea de Noruega.



Cuando el 331.° Squadron regresó a Noruega en 1945, sus aviones lucían ya los colores nacionales en las ojivas y los timones de dirección.



Pintado enteramente de gris y con el rayo azul de la unidad, este F-104 es el sucesor de los Hurricane y Spitfire del 330.° Squadron.



El 331.° Squadron se dilsovió como unidad de la RAF en 1945 y fue transferido a la Fuerza Aérea de Noruega. Actualmente vuela en los F-16.

332.° Squadron



El 16 de enero de 1942, la base de Catterick vio la formación del segundo escuadrón de caza noruego. Este 332.° Squadron comenzó su carrera con Supermarine Spitfire y ya había sostenido combates durante sus patrullas costeras cuando se trasladó a North Weald en junio. Allí se unió al 331.° Squadron, su unidad gemela noruega, como parte del Ala North Weald, y a partir de ahí su historia es similar a la del escuadrón anterior. Tras servir en incursiones sobre el Canal y Francia, se preparó para el Día D como unidad de cazabombardeo y utilizó sus conocimientos desde bases continentales a partir del otoño; más tarde, en abril de 1945, volvió a Dyce y se trasladó a Stavanger el mes siguiente. Como el escuadrón anterior, fue transferido a la Real Fuerza Aérea de Noruega en 1945.



Tres Spitfire Mk VB del 332.° Squadron en North Weald en 1943. Estos aviones fueron utilizados en salidas «Ramrod», «Rhubarb» y patrullas de convoyes.



El emblema del hacha que utilizó el 332.° Squadron mientras era una unidad de la RAF se perpetuó en sus F-5 Freedom Fighter.



El avión actual del 332.° Squadron es el General Dynamics F-16, modelo que no lleva de momento el tradicional emblema de la unidad.

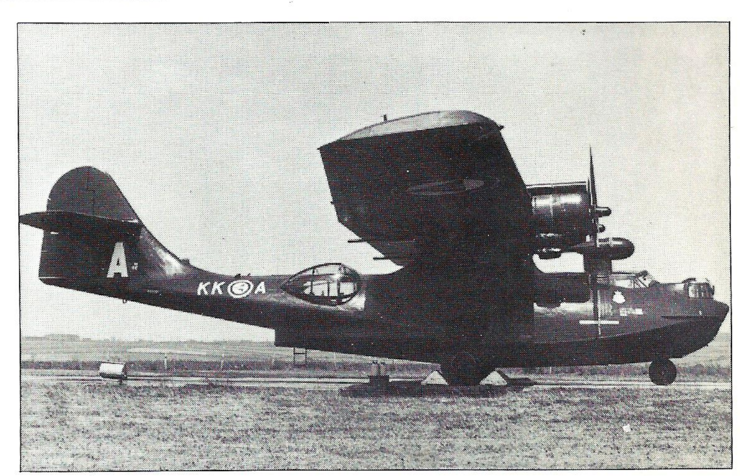
333.° Squadron





Durante la II Guerra Mundial, el 333.° Squadron empleó una mezcla de bimotores Mosquito y Catalina. Hoy en día emplea los P-3 Orion.

El 333.° Squadron se formó en Leuchars el 10 de mayo de 1943 a partir de la 1477.ª Patrulla (Noruega). La nueva unidad operó en dos componentes separados, una patrulla en Leuchars equipada con de Havilland Mosquito NF.Mk II y constituida en un escuadrón de caza costera, y otra en Woodhaven con Consolidated Catalina Mk IB y dedicada a la patrulla antisubmarina. La segunda realizó adicionalmente salidas hacia Noruega para cooperar con los agentes allí desplegados. Los Mosquito, más tarde del tipo FB.Mk VI, no sólo fueron utilizados en incursiones de caza sobre las costas noruegas, sino también para atacar submarinos y buques de superficie, para lo que llevaban cargas de profundidad. Ambas patrullas operaron en ese área durante toda la II Guerra Mundial en cometidos costeros. Los Mosquito fueron también empleados para fondear minas en aguas noruegas, en tanto que los Catalina operaron en zonas tan remotas como Grasnaya, en la URSS, donde aterrizaban y repostaban antes de regresar a su base. El escuadrón se trasladó a Stavanger en mayo de 1945 y fue absorbido por la Real Fuerza Aérea Noruega en 1945.



En la posguerra, el 333.° Squadron fue disuelto como unidad de la RAF y empleó varios tipos de aviones navales de la Fuerza Aérea de Noruega, incluido este Catalina.

334.° Squadron

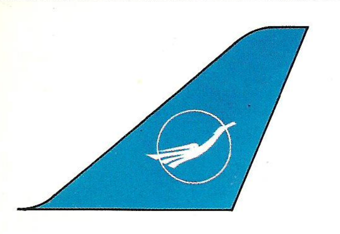
El 334.° Squadron se formó en Banff cuando acababa la II Guerra Mundial, el 30 de mayo de 1945, a partir de la patrulla de aviones Mosquito del 333.° Squadron. Al cabo de una semana se mudó a Stavanger, donde fue absorbido por la Real Fuerza Aérea de Noruega en noviembre de 1945.

Derecha: la patrulla de aviones Mosquito del 333.° sirvió para formar otra unidad, el 334.° Squadron.



Un biplaza TF-104 del 334.° Squadron. Esta unidad sirvió brevemente con la RAF, de mayo a noviembre de 1945.





Syrianair

Syrianair se constituyó en octubre de 1961, como Syrian Arab Airlines, con tres Douglas DC-6B que había heredado de su breve unión con United Arab Airlines (de febrero de 1958 a septiembre de 1961). Antes de esto, el 22 de diciembre de 1946 se había formado Syrian Airways y había comenzado a operar a escala limitada desde junio de 1947, inicialmente por medio de Douglas DC-3 alquilados de Pan American a los que más tarde se unieron los Douglas DC-4 que la compañía comenzó a adquirir en febrero del año 1955.

El 22 de octubre de 1965 Syrian Arab Airlines recibió su primer Sud-Aviation Caravelle 10B, modelo que realizó su servicio inaugural en diciembre de 1965 y que gradualmente fue desplazando a los DC-6B. Durante los diez años siguientes la compañía operó con los DC-6 y Caravelle, pero el 5 de marzo de 1976 aceptó oficialmente su primer Boeing 727-294 (YK-AGA) y lo puso en servicio en sus rutas internacionales de París y Londres. La aerolínea recibió su primer Boeing 747SP-94 el 21 de mayo de 1976. Estos dos últimos modelos cubren en la actualidad la mayoría de los servicios de la compañía a puntos de Oriente Medio, Europa, norte de África y Asia. Syrianair emplea también modelos soviéticos, principalmente Ilyushin Il-76, Tupolev Tu-134, Antonov An-26 y Yakovlev Yak-40. Estos aviones difícilmente visitan los aeropuertos europeos.



Syrianair emplea dos modelos Boeing. Este es un Boeing 727-294, fotografiado en Londres-Heathrow.

Flota actual de Syrian Arab Airlines

Antonov An-26

N.º Reg.
YK-ANC
YK-AND
YK-ANE
YK-ANF

Boeing 727-294

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
YK-AGA	21203	6 de octubre
YK-AGB	21204	Damasco
YK-AGC	21205	Palmira

Boeing 747SP-94

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
YK-AHA	21174	16 de noviembre
YK-AHB	21175	Solidaridad árabe

Dassault-Breguet Falcon 20F

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YK-ASA	328
YK-ASB	331

Ilyushin Il-76

N.º Reg.
YK-ATA
YK-ATB
YK-ATC
YK-ATD

Tupolev Tu-134B-3

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YK-AYA	
YK-AYB	
YK-AYC	
YK-AYD	67820037
YK-AYE	
YK-AYF	

Tupolev Tu-154B
Bajo pedido
tres aviones

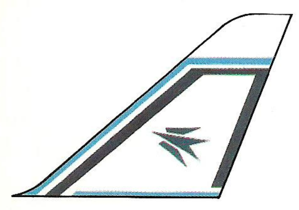
Tupolev Tu-154M

N.º Reg.
YK-AIA
YK-AIB
YK-AIC

Yakovlev Yak-40

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YK-AQA	9341932
YK-AQB	
YK-AQD	
YK-AQE	
YK-AQF	9931859
YK-AQG	
YK-AQH	

Flota suministrada por Editions JP



Ariana

Formada el 27 de enero de 1955 por el gobierno de Afganistán (51 por ciento) y la compañía india Indamer, Ariana tuvo un material de vuelo inicial de cuatro Douglas DC-3 (de YA-AAA a YA-AAD) suministrados por Indamer. En 1957 Pan American Airlines se hizo con las acciones de la empresa india y ayudó a la expansión de los servicios regionales de Ariana. En junio de 1957 se adquirieron dos Douglas DC-4 (YA-BAG y YA-BAH). El 11 de septiembre de 1959 Ariana efectuó su primer servicio a Frankfurt vía Kandahar, Teherán, Beirut, Ankara y Praga empleando uno de sus recién adquiridos DC-4. El servicio a Europa mejoró en abril de 1960 a raíz de la recepción del primer Douglas DC-6A (YA-DAN), al que siguió la recepción de un segundo en setiembre de 1963.

Los dos Douglas DC-6 sirvieron hasta 1972 en las rutas de mayor distancia, mientras que los Douglas DC-3 y un solitario Convair CV-340 (YA-EAP) cubrían los servicios regionales e interiores. Mientras tanto, el 25 de marzo de 1968 la compañía había recibido su primer reactor, un Boeing 727-113C matriculado YA-FAR. Con este nuevo modelo se abrieron rutas a Londres y Moscú. Más tarde se introdujo en las rutas europeas un Boeing 720-030B (YA-HBA), que sirvió hasta que en marzo de 1980 fue reemplazado por un McDonnell Douglas DC-10-30 (YA-LAS), recibido en septiembre de 1979.

Hoy día la aerolínea cubre una reducida red de rutas con dos Boeing 727, desde Kabul a Amritsar, Nueva Delhi, Dubai, Moscú y Tashkent.

Flota actual de Ariana

Boeing 727-113 C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YA-FAU	20343

Boeing 727-155C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YA-FAW	19619

Bajo pedido
tres Tupolev Tu-154



El mayor avión utilizado por Ariana fue este McDonnell Douglas DC-10-30, recibido en setiembre de 1979. Empleado en los sectores europeos de la aerolínea antes y después de la invasión soviética, este avión fue alcanzado por un misil superficie-aire mientras volaba sobre Kabul a principios de 1985. Sus averías pudieron ser reparadas y el avión vendido a British Caledonian con la matrícula G-MULL.